

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CÁMARA DE SENADORES

SEGUNDO PERÍODO DE LA XLVIII LEGISLATURA

11.ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDEN

EL SEÑOR RAÚL SENDIC
Presidente

y

EL SEÑOR GUILLERMO BESOZZI
Primer vicepresidente

ACTÚAN EN SECRETARÍA: LOS TITULARES, JOSÉ PEDRO MONTERO Y HEBERT PAGUAS,
Y LA PROSECRETARIA, SILVANA CHARLONE

SUMARIO

---

1) TEXTO DE LA CITACIÓN

«Montevideo, 3 de mayo de 2016

La CÁMARA DE SENADORES se reunirá en sesión ordinaria mañana miércoles 4 de mayo, a las 09:30, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

Orden del día

1.º) Elección de miembros de la Comisión Permanente del Poder Legislativo (Artículo 127 de la Constitución de la república).

Discusión general y particular de los siguientes proyectos de ley:

2.º) por el que se designa con el nombre Maestro Rubén Lena la Escuela n.º 382, del departamento de Montevideo, dependiente del Consejo de Educación Inicial y Primaria, Administración Nacional de Educación Pública;
Carp. n.º 498/2016 - Rep. n.º 239/2016

3.º) por el que se aprueba el *Acuerdo sobre transporte aéreo comercial entre la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay*, suscrito en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el 27 de febrero de 2014;
Carp. n.º 455/2016 - Rep. n.º 243/2016

4.º) por el que se aprueba el *Acuerdo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Sudáfrica para el intercambio de información en materia tributaria,* suscrito en Pretoria, República de Sudáfrica, el 7 de agosto de 2015;
Carp. n.º 482/2016 - Rep. n.º 245/2016

5.º) por el que se aprueba el *Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil*, suscrito en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre de 2010;
Carp. n.º 441/2016 - Rep. n.º 244/2016

6.º) Informe de la Comisión de Asuntos Administrativos relacionado con la solicitud remitida por el Poder Ejecutivo a fin de destituir de su cargo a una funcionaria del Ministerio de Industria, Energía y Minería, "Dirección Nacional de Industrias". (Plazo constitucional vence el 3 de julio de 2016).
Carp. n.º 495/2016 - Rep. n.º 241/2016

7.º) Discusión general y particular de un proyecto de ley por el que se establece el 19 de setiembre de cada año como "Día Nacional de las Relaciones Públicas".
Carp. n.º 397/2015 - Rep. n.º 240/2016

Hebert Paguas
Secretario

José Pedro Montero
Secretario».

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores senadores **Agazzi**, **Alonso**, **Amorín**, **Aviaga**, **Ayala**, **Baráibar**, **Bianchi**, **Bordaberry**, **Carámbula**, **Coutinho**, **De León**, **Delgado**, **Gandini**, **García**, **Heber**, **Lacalle Pou**, **Larrañaga**, **Martínez Huelmo**, **Michelini**, **Mieres**, **Mujica**, **Otheguy**, **Passada**, **Paternain**, **Payssé**, **Saravia**, **Topolansky**, **Tourné** y **Xavier**.

FALTAN: con licencia, los señores senadores **Camy**, **Cardoso**, **Moreira** y **Pintado**.

3) PROYECTO PRESENTADO

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 09:38).

–Dese cuenta de un proyecto de resolución presentado.

(Se da del siguiente).

SEÑOR SECRETARIO (Hebert Paguas).- «El señor senador Pedro Bordaberry presenta un proyecto de resolución por el que se modifica el Reglamento de la Cámara de Senadores, incorporando un capítulo relacionado con las misiones y comisiones oficiales al exterior.

–A LA COMISIÓN DE ASUNTOS ADMINISTRATIVOS».

(Texto del proyecto de resolución presentado).

Montevideo, 3 de mayo 2016

Señor

Presidente de la Cámara de Senadores

Sr. Raúl Sendic

Presente.-

En uso de las facultades que me confieren los artículos 2 a 4 del Reglamento de la Cámara de Senadores vengo a solicitar se dé trámite a la modificación del citado Reglamento de acuerdo a las siguientes consideraciones y fundamentos:

1. Los hechos de publicad notoriedad ocurridos en los últimos días han dejado en evidencia la necesidad de reglamentar el procedimiento de aprobación de las misiones y comisiones oficiales al exterior a las que concurran los Senadores y los funcionarios de la Cámara.
2. La Cámara de Senadores ha venido aplicando principios de transparencia, austeridad y buenas prácticas administrativas en diferentes procedimientos de la gestión administrativa y financiera, que entendemos que deben ser también adoptados para los procedimientos de aprobación de las misiones y comisiones oficiales a los referidos principios y políticas.
3. En tal sentido, conforme lo establecido por el artículo 105 de la Constitución de la República, consideramos que la aprobación de las misiones y comisiones oficiales al exterior debe someterse a la voluntad del Plenario, previo a lo cual se deberá poner a conocimiento de los señores Senadores de los antecedentes, justificación, integración, duración, así como el costo y financiamiento de las mismas.
4. En consecuencia, corresponde modificar el Reglamento de la Cámara de Senadores incorporando un nuevo Capítulo que contemple lo antes referido, de acuerdo a los siguientes términos:

a) Adicionase al Reglamento de la Cámara de Senadores el siguiente Capítulo:

CAPITULO XXIII

Misiones y Comisiones Oficiales al Exterior

Artículo 182°.- Las misiones y comisiones oficiales que se desarrollen en territorio extranjero, independientemente de su fuente de financiamiento, en las

que participen funcionarios o integrántes de la Cámara de Senadores deberán contar con la aprobación de los integrantes del Cuerpo.

Toda iniciativa para aprobar cada misión o comisión oficial deberá acompañarse con la siguiente información:

a) los antecedentes o motivos de la misión incluyendo la invitación o convocatoria respectiva;
b) la justificación de la misión y sumaria estimación de los resultados aguardados;
c) la justificación del número de integrantes de la misión;
d) el detalle de los costos que insumirá la misión (pasajes, hoteles, viáticos, etc.);
e) la fuente de financiamiento de la misión o comisión;
f) la duración de la misión o comisión oficial;
g) el cargo que ocupa el funcionario propuesto y tareas que desempeña;

Artículo 183º.- La Secretaría de la Cámara llevará un Registro de las misiones y comisiones oficiales cumplidas y dispondrá la publicación de las mismas en la página Web del Parlamento.

b) Modificase la numeración de los actuales Capítulo XXIII y artículo 182 del Reglamento de la Cámara de Senadores, por la siguiente:

CAPÍTULO XXIV

Disposición Transitoria

Artículo 184.- El presente Reglamento entrará en vigencia a partir de la fecha de su aprobación. La obligación que se establece por la disposición que agrega en el Capítulo III deberá cumplirse en esta Legislatura dentro de los treinta días de la aprobación de la misma.

Por lo expuesto, al Señor Presidente **SOLICITO:**

Se de curso al presente proyecto de reforma del Reglamento de la Cámara de Senadores, convocando a la sesión especial que prescribe el artículo 4º del mismo.

Pedro Bordaberry

Senador

4) PEDIDOS DE INFORMES

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta de un pedido de informes.

(Se da del siguiente).

SEÑOR SECRETARIO (Hebert Paguas).- «La señora senadora Verónica Alonso, de conformidad con lo establecido en el artículo 118 de la Constitución de la república, solicita se curse un pedido de informes con destino al Ministerio de Desarrollo Social, relacionado con las personas en situación de calle.

–OPORTUNAMENTE FUE TRAMITADO».

(Texto del pedido de informes).

Montevideo, 03 de Mayo de 2016

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Raúl Sendic
PRESENTE

De acuerdo con el derecho que me confiere el artículo 118 de la Constitución de la República, solicito a Ud., tenga a bien, cursar ante el Ministerio de Desarrollo Social, el siguiente pedido de informes.

PEDIDO DE INFORMES

I) Establezca, la estrategia, planificación, previsión, medidas y protocolos a ejecutar por parte del Ministerio, ante el advenimiento del invierno, en consideración a las personas en situación de calle.

II) Se informó por autoridades del Ministerio en la legislatura pasada, que las personas ut supra indicadas, entre el 80% y 90% sufren de alteración psiquiátricas y adicciones:

a) ¿Cómo trabajan estos casos en particular?
b) ¿Se trabaja en forma coordinada con el MSP?
c) ¿Se derivan a algún centro de rehabilitación especial?

III) Responda detalladamente, que medidas de inserción y rehabilitación se proponen por parte del Ministerio, más allá del traslado a un refugio determinado.

IV) Determine, ¿Cuántas personas hoy definitivamente se encuentran en la situación de referencia, tipifique en que rangos de edad se concentran y si las mencionadas sufren adicciones?

V) Explicite, si las leyes de internación compulsiva y de faltas han sido herramientas útiles para el mejoramiento de la situación descripta.

VI) Precise, ¿Con qué frecuencia se actualiza el censo de estas personas?

VII) Informe ¿Por qué disciplinas están compuestas los equipos técnicos del Mides que operan en la detención de estas determinadas personas?

a) ¿Con cuántos equipos cuenta el Mides para su intervención en el tema?
b) ¿Cuántas horas diarias desarrollan su labor y en que horarios?

VIII) Manifieste, si existe protocolo de intervención en las referidas situaciones y si el mismo prevé revisión médica.

IX) Responda, ante la negativa de las personas en situación de calle si por parte de las autoridades competentes del Ministerios se le facilita o suministra alimentos calientes o ropa de abrigo.

X) Determine, en que zonas de Montevideo se concentra el mayor número de personas en situación de calle, y en qué zonas de Montevideo se concentra la mayor cantidad de refugios para estas personas de referencia.

XI) Informe, con que Organismos Públicos coordina el MIDES, el trabajo de campo ante estas situaciones.

XII) Responda, que rol específico tienen las ONG en relación a la distribución de alimentación y abrigo.

XIII) Manifieste, ¿Cuántos refugios subsidiados por el Mides pertenecen a Sindicatos y cuantos a Organización Sociales No Sindicales?

XIV) De lo expuesto en el numeral anterior, determine cuanto reciben mensualmente (promedio) cada refugio y si se les abona por persona atendida o por la capacidad del refugio.

Lic. Verónica Alonso Montaño
Senadora

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta de otro pedido de informes.

(Se da del siguiente).

SEÑOR SECRETARIO (Hebert Paguas).- «El señor senador Daniel Bianchi, de conformidad con lo establecido en el artículo 118 de la Constitución de la república, solicita se curse un pedido de informes con destino al Ministerio de Salud Pública, y por su intermedio a la Administración de los Servicios de Salud del Estado, relacionado con el motín ocurrido el día 25 de abril del corriente año en el Hospital Vilardebó.

–OPORTUNAMENTE FUE TRAMITADO».

(Texto del pedido de informes).

Montevideo, 03 de mayo de 2016

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores

Raúl Sendic

PRESENTE

De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo preceptuado en el artículo 118 de la Constitución de la República, solicito se curse el presente Pedido de Informe, al **Ministerio de Salud Pública** y por su intermedio a la **Administración de Servicios de Salud del Estado**, requiriéndole un detalle circunstanciado de los hechos referidos al motín ocurrido el día 25 de abril de 2016 en el Hospital Vilardebó, en especial:

1. Causas que dieron origen al motín, por quién/es fue iniciado y cuántos internos intervinieron.
2. Qué población tenía la Sala 11 al momento de iniciarse el motín y qué población tuvo el día anterior.
3. Cuántas personas resultaron con lesiones y qué entidad tuvieron las mismas.
4. Cuántos funcionarios estaban a cargo de la vigilancia de la Sala 11 y cuántos correspondían a personal de enfermería.
5. Que contención se brindó al personal en las circunstancias conflictivas que se suscitaron.
6. Daños materiales sufridos en la Sala 11 y medidas adoptadas para su reparación.
7. Dónde han sido trasladados los pacientes con medidas de seguridad y qué atención medica están recibiendo.
8. Qué contacto se ha mantenido con el Poder Judicial sobre la internación de este tipo de pacientes.

Sin otro particular, saluda atentamente

Dr. Daniel Bianchi
Senador

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta de otro pedido de informes.

(Se da del siguiente).

SEÑOR SECRETARIO (Hebert Paguas).- «La señora senadora Carol Aviaga, de conformidad con lo establecido en el artículo 118 de la Constitución de la república, solicita se curse un pedido de informes con destino al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, y por su intermedio a la Administración de las Obras Sanitarias del Estado, relacionado con el control de la calidad del agua embotellada.

–OPORTUNAMENTE FUE TRAMITADO».

(Texto del pedido de informes).

Montevideo 03 de mayo de 2016

Presidente de la

Cámara de Senadores

Raúl Sendic

De mi consideración:

De acuerdo con el artículo 118 de la Constitución de la República solicito a Ud. elevar el presente pedido de informes al Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y por su intermedio a OSE, a efectos de obtener la siguiente información.

Ante la constatación de la falta de información en etiquetas con la composición del Agua embotellada(agua mineral, agua de mesa) , ha llegado a nuestro conocimiento la falta de obligatoriedad de dar esta información en dicho etiquetado, quedando a criterio de las Empresas el hacerlo o no.

El Laboratorio Tecnológico del Uruguay, (LATU) explica al consumidor que el mismo, es una empresa privada cuyos clientes son las empresas que ofrecen el producto y que las mismas están libres de brindar o no la información, quedando a exclusivo criterio de las embotelladoras.

Debido a la desconfianza en cuanto a la calidad del agua potable que se suministra en los hogares, en muchos casos se ha recurrido al consumo de agua envasada. Debido a la falta de garantías en la potabilización y a la inseguridad de sus componentes, debemos clarificar esta situación y obtener así las respuestas de los organismos competentes.

1. ¿Cuáles son los organismos competentes en fiscalizar la calidad del Agua envasada que llega nuestro Hogar?.
2. ¿Difieren los controles de las aguas potabilizadas por O.S.E. de las que nos llegan envasadas, llamadas eufemísticamente "Aguas de Mesa"?
3. ¿En que base legal se apoyan los organismos que controlan la calidad y distribución del agua para dejar libre el etiquetado del contenido de las mismas?
4. ¿Por qué un organismo privado como el LATU es quien efectúa los controles y cuáles son los criterios para definir a quien controla y a quien no?
5. ¿cuáles son los laboratorios autorizados a realizar los controles del agua envasada y quien controla a estos resultados y a estos laboratorios?.
6. ¿Está el LATU y los otros Laboratorios privados, supeditados al organismo público competente llámese M.S.P. , O.S.E., Intendencias , etc?.
7. ¿Le llega periódicamente a dichos organismos y mismo al M.S.P. como organismos de fiscalización temas aguas dicha información?.
8. ¿Por que el AGUA surgente es privatizada y embotellada siendo que el artículo 47 de la constitución dice que el Agua es un bien Público y Estatal?.
9. ¿Cuál es la norma que autoriza está esta práctica?
10. ¿Si existe un informe de O.S.E. sobre mapeo de calidad de aguas a nivel nacional, que base legal posee O.S.E. para no hacerlo público?

Saluda atentamente,

Carol Aviaga
Senadora

5) INASISTENCIAS ANTERIORES

SEÑOR PRESIDENTE.- Dando cumplimiento a lo que establece el artículo 53 del Reglamento de la Cámara de Senadores, dese cuenta de las inasistencias a las anteriores convocatorias.

(Se da de las siguientes).

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- A la sesión ordinaria del 3 de mayo faltó con aviso el señor senador Da Silva.

6) SOLICITUDES DE LICENCIA E INTEGRACIÓN DEL CUERPO

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase una solicitud de licencia.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- «Montevideo, 3 de mayo de 2016

Señor presidente de la
Cámara de Senadores
Raúl Sendic
Presente

De mi consideración:

Por este intermedio solicito al Cuerpo me conceda licencia, por asuntos particulares, al amparo del artículo 1.º de la Ley n.º 17827 de 14 de setiembre de 2004, el día 9 del corriente.

Solicito además se convoque al suplente respectivo.

Sin más, saludo atentamente.

Marcos Carámbula. Senador».

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(*Se vota*).

–13 en 15. **Afirmativa.**

Se comunica que, habiendo presentado nota de desistimiento el señor Juan Castillo, queda convocado el señor Eduardo Lorier, a quien ya se ha tomado la promesa de estilo.

7) DESCENTRALIZACIÓN

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senado ingresa a la media hora previa.

Tiene la palabra el señor senador Coutinho.

SEÑOR COUTINHO.- Señor presidente: queremos referirnos a algo que votamos todos y que, viendo lo que pasa en el día a día, estamos seguros de que también a todos nos preocupa si bien no nos ocupa tanto: me refiero a la descentralización.

Queremos comenzar a transitar un camino de fortalecimiento de algo que comenzó en el año 2009 y que es de vital importancia para el Uruguay. Al respecto, coincidimos todos los partidos; muchos de los legisladores que hoy estamos aquí lo votamos en 2010 e hicimos lo propio con las modificaciones para esta nueva etapa.

No tenemos dudas de que se ha avanzado, pero todavía falta mucho. Creemos que si trabajamos todos –desde la Presidencia, el Senado, la Cámara de Representantes, el Congreso de Intendentes– podemos aportar una serie de elementos a una descentralización que empezó a transitar nuestro país, pero que todavía es joven. Aún hay mucho por hacer, tanto a nivel jurídico y financiero como en otros aspectos que, lamentablemente, muchas veces solo quedan al descubierto tras una tragedia.

Y en esos escenarios nos preguntamos en cuántas cosas podríamos ser mucho más eficientes si quienes están en determinados lugares –y esta fue la gran apuesta de la descentralización– tuviesen poder de decisión para no tener que estar haciendo todas las solicitudes y planteos a través de las diferentes oficinas con sede en Montevideo.

Hoy tenemos una tercera línea de gobierno, que tiene a los alcaldes electos por la gente ocupando ese escenario del nuevo mapa político. Creemos que eso tiene una virtud destacada e importante: se pasó de aquellas juntas locales designadas por los intendentes y las juntas departamentales, a dar el poder a la propia gente. Pero a ese poder que le da la gente a un vecino para que sea su máxima autoridad en la tercera línea de gobierno, lo tenemos que complementar con un apoyo legal y financiero para que no suceda esto que mencioné anteriormente: que recién se vean los problemas que la centralización acarrea, cuando pasa algo.

¡Cuánto más eficiente sería el país si lleváramos el poder al terreno de los municipios que son, al final del día, los que dan la cara cuando una escuela no está en condiciones de funcionar! ¡Cuántos problemas menos tendríamos si, por las condiciones en que se encuentra una escuela al empezar el año lectivo, no hubiera que terminar reclamando en las oficinas de Montevideo sino que se pudiera presentar el tema ante el alcalde, al que los padres pudieran acudir por un aula que se llueve, etcétera! ¡Cuántos problemas menos tendrían los estudiantes que quizás hoy se levantaron temprano a estudiar y se encontraron con que el ómnibus no pasó, si fuera el alcalde –esa línea de gobierno– quien tuviera capacidad de decisión y de solución, así como los recursos que muchas veces tienen los entes

o los ministerios –casi sin rendir cuentas o rindiéndolas anualmente– para poder llevar a cabo cosas importantes para la gente! Lo mismo sucede con las policlínicas, con las comisarías. ¡En cuántos aspectos seríamos mucho más eficientes si el poder viniera de abajo hacia arriba y a través de los alcaldes!

Este es un tema que muchas veces no prospera por un interés político-partidario. A todas las presidencias les ha costado traspasar ese poder de decisión hacia abajo, justamente, por lo que se pueda generar en el escenario político partidario respecto a que desde ciertos lugares se tenga participación y poder de decisión en determinados aspectos.

La intención que teníamos en esta media hora previa era comenzar a introducir esta temática en el Senado de la república, temática que nos preocupa y que nos tiene que ocupar, porque no es residual sino importantísima para la nueva etapa que transita el país. Se ha hecho mucho, pero –reitero– todavía falta, y eso se ve en muchos aspectos que ilustra el libro *Los municipios en el Uruguay,* del doctor Fulvio Gutiérrez.

La ley relativa a la historia y a las realidades de nuestros municipios –que ya tienen unos años– existe desde el año 2009. En cada detalle nos damos cuenta de que hablamos mucho de descentralización, pero no la llevamos realmente al territorio.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al Congreso de Intendentes, a la Mesa Representativa de los Alcaldes y a la Presidencia de la República.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado por el señor senador.

(*Se vota).*

–16 en 17. **Afirmativa.**

8) CONFERENCIA PERMANENTE DE PARTIDOS POLÍTICOS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la media hora previa, tiene la palabra el señor senador Baráibar.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor presidente: tengo en mi poder un folleto que está a disposición de todos los señores senadores. Si realmente quieren recibirlo, con solo hacer una seña yo se los alcanzo. Este folleto es de la Conferencia Permanente de Partidos Políticos de América Latina y el Caribe. Quiero decir que de la Copppal son miembros, desde su fundación, el Partido Colorado, el Partido Nacional y el Frente Amplio. El Partido Independiente no la integra. En lo personal, soy testigo de haber concurrido a reuniones de la Copppal con parlamentarios del Frente Amplio –yo, en muchos casos acompañando al general Seregni–, del Partido Nacional y del Partido Colorado. No voy a dar los nombres de esos parlamentarios, pero me consta que asistieron.

La Copppal es un organismo multilateral no gubernamental que agrupa a 54 partidos políticos de 29 países de América Latina y El Caribe, constituyendo el foro de partidos políticos más representativo y plural de la región. Justamente, en este folleto al que hacía referencia están los nombres de todos los partidos que lo integran: partidos de izquierda y partidos de centro. Es el caso de Uruguay: hay partidos de izquierda y de centro; cada uno se pone el mote que quiera.

Creado a instancias del Partido Revolucionario Institucional (PRI) el 12 de octubre de 1979 en Oaxaca, México, la Copppal actuó como un espacio regional que reaccionó frente a las dictaduras militares entonces imperantes, defendiendo la democracia y promoviendo el respeto por los derechos humanos. La figura consular, histórica, que creó este organismo y lo sigue creando, es un gran dirigente del PRI, Partido Revolucionario Institucional. Me refiero a Gustavo Carvajal Moreno, quien ha sido presidente del PRI, ministro de Relaciones Exteriores y parlamentario.

A continuación, paso a comentar el tema central al que me quería referir. Recientemente, el 25 de abril de este año, Gustavo Carvajal Moreno, presidente adjunto, y miembro de la coordinación general, envió al Partido Comunista de Cuba la siguiente declaración: «La Conferencia Permanente de Partidos Políticos en América Latina y el Caribe (COPPPAL) felicita al Partido Comunista de Cuba (PCC) por la celebración de su séptimo congreso donde casi un millar de delegados aprobaron unánimemente los proyectos presentados acerca de la Conceptualización del Modelo Económico y Social y las Bases del Plan Nacional de Desarrollo Económico Social hasta el 2030.

De igual forma nos congratula la ratificación en el cargo de primer y segundo secretario del Comité Central del PCC de Raúl Castro y José Ramón Machado Ventura, así como a nuestro gran amigo José Ramón Balaguer reelecto en el importante cargo del CCPCC para las relaciones internacionales.

EL PCC es el único partido con reconocimiento legal y constitucionalmente debe guiar los pasos de la isla en materia de economía y sociedad, lo que lo convierte en una organización tan poderosa como el ejecutivo.

El camino hacia el desarrollo de un socialismo próspero y sostenible continúa respaldado.

Finalmente enviamos un fraternal saludo a Fidel Castro que con su liderazgo ha mantenido vivo el legado patriótico y antiimperialista del Partido Revolucionario

Cubano fundado por José Martí, la confianza en el poder de las ideas justas, la defensa de la patria y su soberanía, así como la unidad y solidaridad con los pueblos de nuestra América.

"Por la integración y la Unidad de América Latina y el Caribe". Lic. Gustavo Carvajal Moreno. Presidente adjunto y miembros de la Coordinación General».

Este es un testimonio absolutamente elocuente de lo que está cambiando el mundo. En estos tiempos el presidente de Estados Unidos, Barack Obama, ha visitado Cuba, y ayer leíamos que zarpó el primer crucero, en cincuenta años, de Miami a La Habana. Por lo tanto, creo que también hay que destacar esta declaración que los integrantes del PRI, Partido Revolucionario Institucional –que si bien tiene un ala de izquierda, no es de izquierda; es el partido del presidente Peña Nieto–, enviaron al Partido Comunista de Cuba.

Compañeros: creo que es bueno que todos tomemos nota de estas nuevas realidades que estamos transitando en América Latina porque, sin duda, ayudan a abrir la cabeza y a pensar intelectualmente con mayor amplitud.

Como dije al principio, tengo el folleto a disposición de todos los señores senadores, pero solo quiero dárselo a quien realmente lo desee, pues ya sucedió en otra oportunidad que, luego de repartir unos documentos, tres senadores –recuerdo bien quiénes fueron– los dejaron en su mesa, por lo que no quiero que ahora me hagan nuevamente ese desaire.

Señor presidente: solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al Ministerio de Relaciones Exteriores, a las Comisiones de Asuntos Internacionales del Senado y de la Cámara de Representantes, a la Embajada de Cuba, a la Embajada de México, a la Copppal –cuya sede está en México, pero yo puedo aportar la dirección si no la tienen– y a los cinco partidos políticos con representación parlamentaria en nuestro país, cuatro de los cuales tienen integrantes en el Senado.

Es cuanto quería manifestar. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado por el señor senador.

(*Se vota).*

–19 en 22. **Afirmativa.**

9) REGULACIÓN HÍDRICA DE LOS BAÑADOS DE ROCHA

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la media hora previa, tiene la palabra el señor senador Bordaberry.

SEÑOR BORDABERRY.- Señor presidente: en el año 2001, a influjo del entonces ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres, se realizó un proyecto de plan de obras que se denominó regulación hídrica de los bañados de Rocha. Hasta ese momento el enfoque era principalmente el del drenaje, el de sacar el agua rápidamente, pero el nuevo plan cambiaba eso y planteaba lo que se llamó –dejando de lado el concepto tradicional– el manejo, es decir, remover los excesos en el menor tiempo posible, pero sobre todo con una distribución espacio-temporal de la escorrentía que satisficiera la demanda relacionada con el recurso. Es decir, se preveían las funciones de conducción y almacenamiento de los dispositivos de la red de drenaje. Ese plan estaba pensado en varias etapas, con obras de regulación de caudales en la cuenca alta, de control de desborde del río Cebollatí, de derivación controlada de caudales en el canal 2 hacia la laguna Merín, de descarga controlada de la laguna Negra y de mejoramiento de la conducción del escurrimiento. Luego vino la crisis, y en el año 2004 se volvió a poner al día ese plan. El costo de esas obras ascendía, en aquel entonces, a un estimado de USD 9:200.000.

Lamentablemente, pasó el tiempo y de esas obras que estaba previsto hacer en cuatro etapas, parecería ser que recién hace seis meses se resolvió empezar la primera de ellas. Obviamente, esa primera etapa se vio perjudicada por estas crecientes e inundaciones de las últimas semanas en el departamento. Rocha tiene el problema de que lo de Treinta y Tres y lo de Lavalleja escurre hacia esa zona –en especial al norte de Rocha– y, en este último caso, eso afectó a más de 360.000 hectáreas, es decir a la tercera parte del departamento.

Sobre la afectación que esto ha ocasionado, no ya solamente en la producción, no tengo que profundizar mucho, señor presidente. Quedaba por cosechar arriba del 40 % del arroz; de eso se estima que se podrá recuperar un 60 % y no se sabe de qué calidad.

No solamente es eso, sino que la creciente también barrió con caminería local y rutas nacionales, destruyó puentes, etcétera. Es decir, la inversión que se tendrá que hacer ahora y las pérdidas son muy superiores a esos USD 9 millones o USD 10 millones que se había previsto que costaran estas obras. Entre otros, se ve afectado el puente en la ruta 9, a la altura de La Coronilla, que está a punto de colapsar. Si esto sucede, todos sabemos lo que va a significar para el comercio y el transporte del Uruguay.

Obviamente, estas obras no prevén llevar todo hacia el canal Andreoni sino, sobre todo, escurrir en la laguna Merín y en la laguna Negra de forma controlada.

En Uruguay, por lo general nos acordamos de estas cosas cuando vienen las crisis o las emergencias y nos olvidamos de ellas cuando está todo seco y parecería ser que no las necesitamos. Creo que sería bueno poner en funcionamiento, de una vez por todas, ese Proyecto de Re-

gulación Hídrica de los Bañados de Rocha para, de esa forma, poder atender no solamente la situación de esos productores que ocupan 360.000 hectáreas sino también la del turismo en La Coronilla y las inversiones que la Intendencia de Rocha y el propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas tienen que hacer en caminería y en rutas. Todos debemos poner ingenio para poder concretarlo porque si, en lugar de reparar ahora las rutas y de soportar las pérdidas, hubiéramos invertido mucho menos de lo que tenemos que gastar ahora, no estaríamos sufriendo esta situación. En especial, señalo mi preocupación por los productores.

(Suena el timbre indicador del tiempo).

–Ya termino, señor presidente.

No me refiero a los productores grandes, sino a los medianos y pequeños porque aquellos tienen resto como para hacer obras, canales y barreras, y esas obras que realizan internamente en su predio terminan perjudicando a los pequeños productores que no pueden hacerlas y cada vez que hay una emergencia climática de este tipo terminan abandonando su terreno o vendiéndolo, engrosando así el campo del que más tiene.

Hacemos votos para que podamos considerar esto prontamente y pedimos que la versión taquigráfica de nuestras palabras sea enviada a la Presidencia de la República, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Intendencia de Rocha y a la Junta Departamental de Rocha.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado por el señor senador.

(Se vota).

–21 en 23. **Afirmativa.**

La Mesa da la bienvenida a los alumnos de las Escuelas n.os 90, de Artigas; 135, de Cerro Largo, y 18, de Flores. Muchas gracias por visitarnos.

10) LA FUNCIÓN Y LA ACTITUD LEGISLATIVA

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la media hora previa, tiene la palabra la señora senadora Ayala.

SEÑORA AYALA.- Señor presidente: buenos días. Buenos días, gurises.

Todo en la vida se da para algo y se presenta de alguna manera. No esperaba que hoy estuvieran gurises en la barra justo cuando me voy a referir a un tema en especial, a lo que es la función y la actitud legislativa, y a compartir algunas cuestiones con todos ustedes.

En breve va a hacer un año que estoy trabajando en este ámbito. Al comienzo opté o tomé la decisión de conocer primero la función, de conocer este ámbito, de conocer a las personas con las que convivimos aquí y cómo nos relacionamos. Algunas cosas me han llamado mucho la atención. Una de ellas es, justamente, la cantidad de delegaciones de niños y jóvenes que nos visitan permanentemente cuando estamos sesionando, pero también después, en los pasillos, se los ve recorriendo el Palacio Legislativo.

Muchas veces me imagino estar en el lugar de algunos de ellos, mirándonos desde ahí. ¿Cómo nos verán? ¿Con qué idea vienen? ¿Con qué imagen se van? ¿Qué efecto tendrá lo que ven, lo que escuchan, lo que sienten y lo que experimentan en este pasaje por aquí? ¿Cómo se van después de esta visita? ¿Qué cuestiones se llevan? Esto, teniendo en cuenta que es parte de su proceso de aprendizaje: conocer este ámbito donde se elaboran las leyes del Uruguay, donde somos parte de un Gobierno nacional –somos gobernantes de este país–, donde muchas veces se habla de violencia, de inseguridad, de respeto, de corrupción y de muchas cosas más. ¿Estaremos nosotros condicionando en algo su visión de lo que significa legislar y gobernar?

Me los imagino viéndonos, y muchas veces me pregunto qué significado tendrá para ellos –si puede llegar a tener– vernos hablando unos con otros, algunos con nuestros celulares, otros leyendo, entrando y saliendo, llegando tarde, mientras uno habla, no digo para sí mismo o solo, porque sí hay gente que nos escucha y ni que hablar el Cuerpo de Taquígrafos, que tiene que escucharnos para tomar la versión taquigráfica. ¿Qué pasa por ellos? ¿Qué significante tiene esto? ¿Cómo hablar, por un lado, del respeto aquí adentro y, por otro, no escucharnos? ¡Yo me lo pregunto!

También me pregunto para qué se da lectura a los asuntos entrados, tanto aquí como en la Asamblea General, cuando no se presta atención. Quizás tengamos que buscar otro método, otro mecanismo y sé que esto refiere a cambios de reglamentaciones.

¿Cómo tratamos a quienes trabajan acá y facilitan nuestro trabajo? ¿Para qué realizar tantas copias y repartidos para un solo legislador cuando una sola alcanzaría o debería alcanzar?

Estamos en un ámbito donde se mantiene y se cuida mucho el protocolo. Me pregunto de qué sirve ese protocolo en mi vida y en la de cada uno de nosotros. Desde mi punto de vista, algo fundamental en la vida es el factor tiempo, y me pregunto si lo respetamos en este ámbito.

Comencé mis palabras diciendo que iba a hablar sobre la actitud y la función legislativa. Me pregunto todos los días qué tengo y qué debo hacer para colaborar y jerarquizar esta tarea y esta función, ya que asumí este compromiso. ¿Qué hago? ¿Cómo lo hago? ¿Qué exijo y qué doy?

¿Qué digo y qué hago? ¿Basta con sostener una imagen hacia afuera o, fundamentalmente, también debemos elaborar, construir una imagen hacia adentro? Cuando digo «hacia adentro», me refiero a buscar hacia adentro de este ámbito, pero también hacia adentro de cada uno de nosotros. ¿Qué imagen tengo de mí misma, dentro de este ámbito y hacia afuera?

(Suena el timbre indicador de tiempo).

–Pienso que debo reverme día a día como persona y como integrante de este colectivo, de esta sociedad y de esta casa en la que, temporariamente, me ha tocado estar. Me encantaría dar lo mejor de mí y hacerlo de la mejor manera, pero sola no puedo. Creo que este colectivo es fundamental para que todos hagamos nuestra tarea y nuestra función legislativa de la mejor forma.

Muchísimas gracias. Buenos días, gurises.

SEÑOR BORDABERRY.- ¡Muy bueno!

VARIOS SEÑORES SENADORES.- ¡Muy bien!

SEÑOR BORDABERRY.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BORDABERRY.- La señora senadora no pidió que se distribuyera la versión taquigráfica de sus palabras, por lo que solicito que sea repartida a todos los señores senadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar lo solicitado por el señor senador Bordaberry.

(Se vota).

–21 en 21. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Hemos culminado la media hora previa.

11) ELECCIÓN DE MIEMBROS DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL PODER LEGISLATIVO

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senado ingresa al orden del día con la consideración del asunto que figura en primer término: «Elección de miembros de la Comisión Permanente del Poder Legislativo (artículo 127 de la Constitución de la república)».

Por secretaría se nos aclara que hay una propuesta.

–Repártanse las cédulas de votación.

12) MAESTRO RUBÉN LENA

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del orden del día: «Proyecto de ley por el que se designa con el nombre Maestro Rubén Lena la Escuela n.º 382, del departamento de Montevideo, dependiente del Consejo de Educación Inicial y Primaria, Administración Nacional de Educación Pública. (Carp. n.º 498/2016 - Rep. n.º 239/2016)».

(Antecedentes).

Carp. n.° 498/2016 - Rep. n.° 239/2016

CÁMARA DE REPRESENTANTES

La Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, en sesión de hoy, ha sancionado el siguiente

Proyecto de Ley

Artículo único.- Desígnase con el nombre "Maestro Rubén Lena" la Escuela Nº 382, del departamento de Montevideo, dependiente del Consejo de Educación Inicial y Primaria, Administración Nacional de Educación Pública.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 5 de abril de 2016.

GERARDO AMARILLA
Presidente

VIRGINIA ORTIZ
Secretaria

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

Montevideo, 07 DIC 2015

Sr. Presidente de la Asamblea General
Lic. Raúl Sendic
MENSAJE N°027/15

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Alto Cuerpo con el fin de someter a su consideración el Proyecto de Ley que se acompaña, por el cual se designa a la Escuela No. 382, del Departamento de Montevideo, con el nombre de ***"Maestro Rubén Lena"*** .-

La propuesta efectuada por la Dirección del centro escolar, cuenta con el apoyo de la Comisión de Fomento, personal docente y no docente, familiares y vecinos y con los informes favorables de las autoridades de la Administración Nacional de Educación Pública.-

Sin otro particular, saluda al señor Presidente, y por su intermedio al resto de los integrantes de ese Alto Cuerpo, con su mayor consideración.-

Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020

PROYECTO DE LEY

Artículo Único - Desígnase a la Escuela No. 382, del Departamento de Montevideo, con el nombre de ***"Maestro Rubén Lena"***.-

Electr. 5482/015

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN DE
EDUCACIÓN Y CULTURA

INFORME

Señores Representantes:

Vuestra Comisión de Educación y Cultura recomienda al Plenario la aprobación del proyecto de ley por el que se designa "Maestro Rubén Lena" a la Escuela Nº 382 del departamento de Montevideo.

Coriún Ahronián, uno de los musicólogos más destacados de nuestro país, describe a Rubén Lena de la siguiente forma: "Hablaba bajito y pausado, con dulzura, con paciencia para su interlocutor, desparramando con pudor sus afectividades. Así, comunicó a los demás, que se encargaron a su vez de comunicarlo a otros, mucho de lo que ha pasado a ser esencial en nuestra cultura común, en el Uruguay de estos últimos tres decenios".

Rubén Francisco Lena Bulgarelli, nació el 5 de abril de 1925, en el barrio España de la ciudad de Treinta y Tres. Sus padres Francisco Lena y Haydée Bulgarelli, se dedicaban a la agricultura y el artesanato, familia descendiente de italianos en aquellas oleadas que inundaron nuestro país de inmigrantes. Tuvo dos hermanas menores, su hogar sin duda marcó su vida, los recuerdos de sus primeros años, podemos intuirlos en uno de sus poemas/letras, "En el medio de aquella maravilla", como un ambiente cargado de amor:

"Yo me quedaba dormido en sus rodillas,
me quedaba dormido con mi padre,
me quedaba dormido
en el medio de aquella maravilla.

Y yo soñaba y entre ellos conversaban.
Mi madre preguntaba por el mundo;
mi madre preguntaba
y mi padre, sonriendo, contestaba.

El gran baúl del carbón
lustroso estaba de sentarnos en él.
Y el alma andaba como en un amanecer.

Y era tan linda y tibia la cocina,
y allí todos reunidos y apretados,

y allí todos reunidos.
El mundo se iba haciendo sin orillas.

Y en la ventana, el miedo, pero lejos,
y en aquellas palabras misteriosas,
y en aquellas palabras,
la llave de los sueños más secretos".

En la obra de Guillermo Pellegrino sobre la vida de Rubén Lena, el mismo autor señala sobre la relación entre la música y su hogar: "Mi contacto con la música lo traigo por mi padre y mi madre, la gente mía, pero no por una enseñanza regalada, ni conocimientos técnicos. Algo muy importante es formar al escuchador de música, y eso yo lo aprendí en casa".

Tanto Primaria como Secundaria las cursó en Treinta y Tres: de 1° a 4° año en la Escuela Nº 25 del barrio España y en la Escuela Nº 1, 5º y 6º, así como los años básicos en el liceo. Luego se trasladó a Montevideo a cursar el Bachillerato de Notariado en el Instituto Alfredo Vázquez Acevedo. Todos lo describen como un gran lector, principalmente de literatura universal, también aficionado al fútbol y a la pelota de mano.

Una vez reconocido que su interés por la carrera de escribano había decaído, decide regresar a Treinta y Tres e ingresa al Instituto Normal en el año 1947. En esos años es influenciado desde el punto de vista pedagógico por la obra de Agustín Ferreiro, principalmente "La enseñanza primaria en el medio rural", a la que describe como una obra "elocuente y persuasiva".

Entre los años 1949 y 1951, fue maestro y maestro Director en la Escuela Nº 44 de Sierras del Yerbal, una zona cercana a la "Quebrada de los Cuervos". En sus primeros años de docencia va reconociendo la realidad del Uruguay rural: "Ahí empecé a intimar con el otro Uruguay, el que tan pocos conocen. No era una zona extremadamente pobre, casi todos los vecinos tenían sus pequeños trabajos, pero el desconocimiento por ciertos temas impresionaba, sobre todo a mí, que recién recibido me enfrentaba a ese mundo por primera vez. Lo que también agobiaba era el aislamiento. La única forma de salir de allí era a caballo, pero como los caminos eran altos, de sierra, al menos no sufríamos los barriales. De cualquier forma, llegar a Treinta y Tres nos llevaba sus buenas horas, porque no existía ningún medio de locomoción mecánico. Tampoco había radios, porque carecíamos de energía eléctrica, de manera que ni siquiera sabíamos qué pasaba en el resto del mundo". De estos paisajes saldría la conocida letra de "La ariscona", inmortalizada por "Los Olimareños", con el comienzo inconfundible: "Ésta milonga es milonga..."

Así se va forjando esta relación entre docencia y música. Se encuentra en la necesidad de crear canciones con los niños para el ejercicio docente, ya que las que tenían a disposición le sonaban muchas veces ajenas. En su estilo, reinterpretó la zamba argentina, desarrollando un estilo particular de serranera de la que fue uno de sus creadores, pero también compuso sones y temas carnavaleros.

Al año siguiente volvió a Montevideo en donde entregó su primera canción "La Uñera" a Oribe Mariño, musicalizada por Rosendo Vega, lo que marcaría el comienzo de

una extensa obra, que llega a más de ciento ochenta canciones registradas, quizás por ello dicen por allí que le gustaba que lo llamaran "el hacedor de canciones".

En 1953, se casó con Juana Lacuesta o "Justita" como la llamaban, con quien tuvo cuatro hijos: Eduardo, Fernán, Rodrigo y Anaydée. Luego vendrían nietos y bisnietos... con ella compartirá también durante toda su vida el ejercicio de la docencia. Ambos trabajarían ese mismo año en la Escuela Nº 62 de Arrayanes de Corrales de Cebollatí, luego fue Director en la Escuela Nº 3 de Isla Patrulla.

Como apoyo al programa de escuelas rurales, es nombrado por el colectivo magisterial, Presidente de la Comisión Pro Superación de la Escuela Rural, donde compartirían experiencias, entre otros, con los maestros Julio Castro y Miguel Soler, al influjo de una corriente renovadora de la escuela rural, que buscaba contextualizar el acto educativo. Es en este contexto que, en 1959, junto a Justina, fueron becados para formarse en el Centro Interamericano de Educación Rural en San Cristóbal, Venezuela, patrocinado por UNESCO, OEA y el gobierno nacional.

Ella misma describe en una reseña biográfica: "Ya de regreso en 1960, le asignan por traslado, una escuela "con problemas" (cómo él quería), la Escuela Nº 73 del barrio 25 de Agosto, de la ciudad de Treinta y Tres. Allí publica en el diario de la escuela su primer cancionero, dándole participación a sus alumnos, donde figuran: "Esto del sauce", "A don José", "El mangangá", "Huella en Batalla", etc. Siendo maestro-Director de dicha escuela que contaba con 15 maestros de clase, amplía el local trabajando codo a codo con los vecinos. Él mucho con la cabeza y el lápiz, pues cuenta etapa por etapa en los versos publicados como `Ampliación de la Escuela Nº 73´. Lo mismo había hecho durante la construcción de la Policlínica de Isla Patrulla".

Rubén Lena fue parte de una generación que fundó la canción nacional, junto a Osiris Rodríguez Castillo, Amalia de la Vega, Aníbal Sampayo y Víctor Lima, quienes componen la piedra angular del cancionero popular. Sus canciones se hicieron famosas y reconocidas a través del canto del dúo "Los Olimareños" a quienes conoció en el año 1962, una relación dialéctica y fermental que lograba interpretar en forma profunda los sentires que escribía Rubén Lena. Un vínculo que surge en forma casi casual, ya que la escuela donde el maestro Lena era Director realizó una fiesta y Pepe Guerra y Braulio López fueron invitados. Pero no hay dudas que lo que más unía a estos artistas era la perspectiva del rol social del arte, dice Rubén: "Lo que siempre tuve claro fueron los destinatarios de mis cosas: los pobres, los ignorados, los que nadie jamás nombra".

Otros autores relevantes en la cultura nacional y popular interpretaron sus canciones, entre ellos Santiago Chalar, Larbanois y Carrero y Alfredo Zitarrosa.

La perspectiva de artista comprometido con su tiempo, la explica el propio Rubén Lena: "Yo siempre he tirado para el mismo lado. Siempre he querido hacer sentir las mismas cosas. A veces pude hacerlo y a veces no. Pero siempre pienso en que los que menos tienen, son los que necesitan más" y sobre el proceso creativo de la canción popular cuando está bien hecha: "nos llama a parar las orejas del alma para ver de qué se trata" y "cada canción debe sostenerse en sí misma (ahora y siempre)".

Esta actividad creadora estuvo siempre signada por su accionar en la docencia. Ese mismo año inauguró un Curso de Alfabetización para adultos. También dirigió el Instituto de Formación de Maestros entre 1965 y 1967, actividad formativa que luego continuó en la Escuela Nº 73 de práctica docente, como Director designado.

En ese período concursó como Inspector de Zona, cargo que ocupó hasta 1976.

Rubén Lena solicitó prórroga por cinco años, que le fue negada por la dictadura. En 1980 se mudó a Montevideo junto a su familia donde recibía en forma permanente, visitas de artistas, periodistas y amigos. Durante este período, se dedicó a la escritura de varias obras, según narra Justina. A pedido del escritor Washington Benavídez escribió "Las cuerdas añadidas"; "Prólogo del cancionero de Víctor Lima", "Vagabundeos y Canciones de Zenobio Rosas", y "Meditaciones" todas editadas por Banda Oriental, así como varias contratapas de discos de larga duración. También grabó en Sondor, un disco llamado "Presentación de Gabriel Guerra" acompañado de la guitarra de Eduardo Larbanois.

Una vez caída la dictadura, en el año 1985, fue reintegrado como Inspector de Primaria en Montevideo, como Inspector Orientador-Director de la sección Repertorio Musical. En esa época se dedicó a dictar cursos sobre "música popular" y "poesía y canto", y se desempeñó como profesor en el Taller Uruguayo de Música Popular ya desde 1983.

En 1986 sufrió un accidente cardiovascular, que no le impidió seguir con su trabajo. A pesar de su lenta recuperación, se dedicó a escribir tangos como "Los caballos azules" y "Noche derramada", a solicitud de AGADU, durante la presidencia de Antonio Cerviño.

En vida se le tributaron varios homenajes. Entre otros, en 1994, en la Sala Vaz Ferreira de la Biblioteca Nacional a iniciativa del Ministerio de Educación y Cultura y de un grupo de amigos.

Entre otros reconocimientos, en el año 2003, uno de sus temas más emblemáticos "A Don José" fue declarado "Himno Cultural y Popular" por la Ley N° 17.698. En el año 2014 se designó con el nombre "Maestro Rubén Lena" al actual puente de la Ruta Nacional Nº 8 "Brigadier General Juan Antonio Lavalleja", sobre el río Olimar, en el departamento de Treinta y Tres.

Falleció a los setenta años, el 28 de octubre de 1995 en la ciudad de Montevideo.

Maestro, compositor, poeta y escritor Rubén Lena fue un hombre comprometido con su tiempo y creador de sentimientos. Su paso por nuestro país no fue en vano y todos los reconocimientos que podamos hacer son pocos, quizás, el más grande homenaje es que una escuela pública lleve su nombre.

La comunidad de la Escuela Nº 382 de Flor de Maroñas, así como las autoridades educativas comparten enérgicamente esta propuesta, es por ello y por la fundamentación precedente que recomendamos al Cuerpo su aprobación.

Sala de la Comisión, 9 de marzo de 2016

SEBASTIÁN SABINI
MIEMBRO INFORMANTE
GRACIELA BIANCHI
ANÍBAL MÉNDEZ
MARÍA MANUELA MUTTI FORNAROLI
ENRIQUE SENCIÓN CORBO

Antecedentes

BIOGRAFIA del MAESTRO RUBÉN LENA

Hablaba bajito y pausado, con dulzura, con paciencia para su interlocutor, desparramando con pudor sus afectividades. Así, comunicó a los demás, que se encargaron a su vez de comunicarlo a otros, mucho de lo que ha pasado a ser esencial en nuestra cultura común, en el Uruguay de estos últimos tres decenios.
Coriún Aharonián

"La comunicación adecuada con los niños y con la gente se transformó en un problema de primera importancia, por lo cual me volví un observador y aprendiz muy atento de sus vidas, de sus actividades y de sus modos de expresión" (1).

Rubén Francisco Lena nació en la ciudad de Treinta y Tres - en el barrio España - un 5 de abril de 1925. Sus padres fueron Francisco Lena y Haydée Bulgarelli. Se le conoció con el apodo de "El Rubio" o "Rubito".

Al finalizar el liceo viajó a Montevideo para hacer preparatorios en el I.A.V.A pues pretendía estudiar Escribanía. Pero descubrió que no era en realidad lo que quería, también extrañaba su pueblo, por lo tanto regresó a Treinta y Tres. En 1947 ingresó a los Institutos Normales, en su ciudad natal, al terminar sus estudios magisteriales, en 1949, comenzó su carrera docente en la escuela N° 44 de Sierras del Yerbal (cerca de la Quebrada de los Cuervos):

"Ahí empecé a intimar con el otro Uruguay, el que tan pocos conocen. No era una zona extremadamente pobre, casi todos los vecinos tenían sus pequeños trabajos, pero el desconocimiento por ciertos temas impresionaba, sobre todo a mí, que recién recibido me enfrentaba a ese mundo por primera vez. Lo que también agobiaba era el aislamiento. La única forma de salir de allí era a caballo, pero como los caminos eran altos, de sierra, al menos no sufríamos los barriales. De cualquier forma, llegar a Treinta y Tres nos llevaba sus buenas horas, porque no existía ningún medio de locomoción mecánico. Tampoco había radios, porque carecíamos de energía eléctrica, de manera que ni siquiera sabíamos qué pasaba en el resto del mundo. (...)" (2)

Se desempeñó como Maestro y luego como Maestro Director en dicha escuela desde 1949 hasta 1951.
Luego se radica nuevamente en Montevideo, por un breve período, en el mismo entrega su primera canción "La Uñera" (1952).

En 1953, se casó con la maestra Juana Lacuesta "Justita" (como siempre llamó a su esposa). Tuvieron cuatro hijos (Eduardo, Fernán, Rodrigo y Anaydée), nietos y bisnietos. Ese mismo año, la pareja trabaja en la Escuela N° 62 en Arrayanes de Corrales de Cebollatí.

Entretanto es designado por el colectivo docente Presidente de la Comisión Pro

Superación de la Escuela Rural. Esta Comisión tenía como objetivo apoyar el nuevo programa para Escuelas Rurales. Mediante el mecanismo de concurso, accede a la Dirección de la Escuela N° 3 de Isla Patrulla.

En 1959 fue becado por el Centro Interamericano de Educación Rural dependiente de OEA para realizar un curso en San Cristóbal (Venezuela) sobre la temática de la enseñanza en el medio rural. La experiencia duró un año y resultó muy gratificante desde lo educativo como desde lo musical. Al regreso de Venezuela, en 1960, se traslada como Maestro Director en la Escuela N° 73 del barrio 25 de Agosto en su ciudad natal.

En 1962, inaugura un Curso de Alfabetización para Adultos. En sus ratos libres es Director técnico del cuadro de fútbol "25 de Agosto".

Entre 1965 y 1967 ocupa interinamente la Dirección del Instituto Normal de Formación de Maestros. En 1967 regresa a la Escuela N° 73, pero en esta ocasión la misma es nombrada escuela de práctica, por lo tanto continúa su vínculo con el Instituto Normal.

Su obra es muy vasta; más de ciento ochenta canciones registradas en AGADU dan cuenta de su capacidad creadora.

En 1980 la familia decide trasladarse a Montevideo. A partir de 1986, le afecta en su movilidad un accidente cerebro-vascular; lentamente logra recuperarse.

En 1994 el Ministerio de Educación y Cultura y un Grupo de Amigos le hacen un homenaje en la Sala Vaz Ferreira, de la Biblioteca Nacional. En 2003 declaran "A don José" Himno Cultural y Popular uruguayo, por Ley 17698.

Falleció, a los setenta años, el 28 de octubre de 1995 en Montevideo.

Cronología literaria:

1980 - Las cuerdas añadidas. (editorial Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo).
1982 - Vagabundeos y canciones de Zenobio Rosas. (editorial Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo).
1984 - Cancionero de Los Olimareños. (editorial Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo).
1984 - Meditaciones. (editorial Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo).

Bibliografía:

- PELLEGRINO, G. (2009): Rubén Lena - Maestro de la canción. Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental.
- PELLEGRINO, G. (2010): Vida y Obra de Rubén Lena Biografía Oficial de Rubén Lena [en línea], disponible en: http://www.rubenlena.com.uy [Consulta realizada: abril de 2013].
- MUNIZ, L. (1992): Rubén Lena: un paquete cultural, [en línea], disponible en: http://letras-uruguay.espaciolatino.com/muniz_lucio/ruben_lena.htm [Consulta realizada: abril de 2013].

(1) y (2)- PELLEGRINO, G. (2010): Vida y Obra de Rubén Lena Biografía Oficial de Rubén Lena [en línea], disponible en: http://www.rubenlena.com.uy [Consulta realizada: abril de 2013].

La canción popular, cuando está bien hecha, *"nos llama a parar las orejas del alma para ver de qué se trata"*, nos decía. (1)

"Cada canción debe sostenerse en sí misma (ahora y siempre)". (2)

"En el canto, como en todas las disciplinas de la creación, hay unos indicadores delgaditos, que nos dicen dónde está el camino". (3)

"Lograr un producto que sea comprensible a todos, sin perder calidad (...) es un martirio para el creador", decía. (4)

"Es muy difícil, pero se logra." Y ahí aparecía, entrelíneas, su sonrisa.

Vaya si lo logró. Rubén Lena elaboró un sutil mecanismo creativo que le permitió dialogar con todas las capas socioculturales del país suministrando varios puntos de apoyo a su memoria colectiva. Y lo elaboró a partir de vivencias ya al comienzo de su labor de maestro rural, su primer oficio (que continuaría como director de escuela, director del Instituto Normal, y finalmente inspector, primero en Treinta y Tres y luego en Montevideo).

"Aprendí que en pagos de hombres de a caballo, no se puede andar a pie o en sulkis, si se quiere mantener un diálogo lleno de sentido y establecer una comunicación confiable, según mi profesión." (6)

Según Lena, las personas que más influyeron sobre sus comienzos como hacedor de canciones fueron Víctor Lima (el segundo alimentador de canciones de Los Olimareños) y Santiago "el Indio" Baladán, dos figuras sobre las que sabemos bastante menos de lo que deberíamos. De Baladán admiró *"el estilo de cantar y de tocar la guitarra". (7) "Los desarrollos musicales que hacía me daban mucho que pensar. (...) Y en Lima me impresionó muchísimo la belleza del texto, la poesía que había en sus canciones. (...) Estas dos personas (...), sin decírmelo, me estaban marcando el rumbo de lo que yo tenía que hacer. Yo estaba trabajando con niños, tenía que enseñarles canciones y, como no las había, tenía que tomarlas de lugares extraños. Generalmente eran hermosas, pero no eran nuestras, y en la medida que el ambiente era netamente rural, sonaban menos nuestras . (...)"*

Rubén Lena supo armar canciones que dicen, justamente, *"escuchen qué lindo es esto"*, sin mostrarse a sí mismas, pasando de incógnito, colándose, así, en la gente. Los recursos y las variantes son innumerables. En *"A don José"*, hecha efectivamente para los alumnos de la escuela que dirigía en 1961 en la ciudad de Treinta y Tres, consigue el disparate de que el público adulto, masivamente, acepte y adopte una canción infantil, sin sentirla como tal. En *"De Cojinillo"* (quizás el primer gran éxito de masas de Los Olimareños) demuestra que lo muy local, cuando está logrado, trasciende cómoda y rápidamente esa condición para, de alguna manera, universalizarse. En *"Adiós amargo al Carao Peralta"* demuestra que el llanto por la muerte de un amigo del pago pequeño puede convertirse en un llanto compartible con muchos y por muchos. En *"Pobre Joaquín"* demuestra, que utiliza esquemas musicales y letrísticos de la tradición popular uruguaya, recorriendo cariñosamente el

territorio del país.

Pero también acepta y usa con astucia estructuras provenientes de otras partes de la patria grande (incluidas las zambas lanzadas por y desde Buenos Aires, la submetrópoli imperial), patria grande que conocía bien y amaba mejor. Es más: unos y otras le sirven para inventar especies nuevas (la serranera, la media-serranera), como Aníbal Sampayo lo hiciera desde Paysandú. Todo hace suponer que Treinta y Tres era hacia 1960 una ciudad con un particular hormigueo cultural.

La vinculación con Los Olimareños se produce casi por casualidad. Lena era el director de la escuela del barrio donde vivía Pepe Guerra. "Un día hacían una fiesta - cuenta Braulio López (9)- y Rubito (Lena) nos invitó a cantar; el que nos conectó con él fue el Laucha (Oscar) Prieto. Creo que *"Lo que siempre tuve claro fueron los destinatarios de mis cosas: los pobres, los ignorados, los que nadie jamás nombra"*, dice Rubén Lena.(11) Los conjuntos excepcionales de hechos creativos no son producto de la casualidad. El tercer Olimareño supo muy bien cómo abonar el terreno y con qué entrega, con qué humildad, con qué constancia, con qué tenacidad!- para que germinara en él su imponente cancionero popular criollo. Gracias por el desafío, don Rubén.

NOTAS

1. En su cursillo sobre "Folclore y canto popular: su polisemia" en el Primer Taller Latinoamericano de Música Popular organizado en Montevideo por Luis Trochón en noviembre de 1983.
2. En su antología Las cuerdas añadidas, Banda Oriental, Montevideo, 1980.
3. En un reportaje que se le hiciera en 1981, citado en la autobiografía que se incluye en Rubén Lena: Canciones, un libro publicado por el Ministerio de Educación y Cultura en ocasión del homenaje nacional que se le brindara el 5 de abril de 1994. No existe a la fecha ninguna antología completa de sus textos de canciones.
4. En la misma autobiografía.
6. En el capítulo "Modos de pensar" del mismo libro. Véase también su libro Vagabundeos y canciones de Zenobio Rosas, Banda Oriental, Montevideo, 1982.
7. Reportaje de Daniel Cabalero publicado en el semanario Aquí, Montevideo. El título de esta nota está extraído del mismo reportaje.
8. Mismo reportaje de Daniel Cabalero.
9. Reportaje de Mauricio Ubal a Los Olimareños en BRECHA, del 19-XII-1986 (lo citado fue accidentalmente omitido en el armado de página y aparece en la fe de erratas publicada el 23-I-1987).
10. En la autobiografía arriba mencionada.
11. Reportaje de César di Candia en Búsqueda, del 16-XII-1993.

SEÑOR PRESIDENTE.- En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor senador Carámbula.

SEÑOR CARÁMBULA.- Señor presidente: este proyecto de ley, que viene con aprobación de la Cámara de Representantes, fue considerado por la Comisión de Educación y Cultura, y hoy lo fundamentamos para que sea sancionado por el Senado.

Es de suma importancia que la Escuela n.º 382 de Montevideo –que comenzó a funcionar en marzo de este año y que está construyendo su identidad–, como lo ha planteado su comisión de fomento, las maestras y los vecinos, sea identificada con el nombre de un maestro uruguayo de una trayectoria tan importante como la del maestro Rubén Lena.

En ese barrio, la Escuela n.º 196 lleva el nombre de la maestra Déborah Vitale y la Escuela n.º 181 el nombre de Elena Quinteros. ¡Vaya si tiene significación lo que hoy se propone en el Senado!

Rubén Lena nació el 5 de abril de 1925, en el barrio España de la ciudad de Treinta y Tres. Se crió en una familia descendiente de italianos –agricultores y artesanos–, como él definía: «escuchadores de música». A los nueve años tuvo su primera guitarra.

Creció en los barrios de Treinta y Tres, en su adolescencia en el rancho de Nico, en algún boliche de la orilla –el más popular era el de Cachango–, con Camundá y otros amigos de ese crecer orillero.

Fue un gran lector. Vino a estudiar a Montevideo y se formó como maestro, en particular como maestro rural. Vuelve a Treinta y Tres en 1949 para empezar a trabajar en la escuela de Sierras del Yerbal.

Sin duda, sus grandes inspiradores son el maestro Soler, el maestro Julio Castro y antes, Jesualdo Sosa.

Se casa con Justita, la maestra Juana Lacuesta, su compañera de toda la vida –es decir, ambos eran maestros–, con quien tuvo cuatros hijos, nietos y bisnietos.

Decía Rubén Lena, a propósito de su casamiento y de su unión con Justita: «Enloquecer mis ojos hasta el duele, con un queriéndome de ti, definitivo». Ahí mismo define con poesía lo que fue la relación con su compañera de toda la vida.

Luego asume la dirección de la escuela de Isla Patrulla, fue becado en Venezuela y en 1960 vuelve y pide dirigir una escuela con problemas. Fíjense los señores senadores que compone y publica en el diario de la escuela la canción *A Don José* –que es himno–, *El Mangangá Amarillo* y otros.

Realiza cursos de alfabetización para adultos, concursa por la dirección del Instituto Normal, cargo que ocupa, y luego es inspector hasta 1976, cuando la dictadura le niega la prórroga de su cargo. De allí en más, se viene a Montevideo.

«Es un andar con argumentos», según lo define en uno de sus prólogos Benavidez.

En el año 2003, *A Don José* se convierte, por Ley n.º 17698, en el himno cultural y popular uruguayo.

Sin duda, se inspira en la canción nacional de aquellos creadores como Osiris Rodríguez Castillo, Amalia de la Vega, Aníbal Sampayo, Víctor Lima y su cercano Santiago Baladán, en un tiempo que él mismo describe: «donde nuestras raíces musicales no se expresaban con la fuerza que era necesario».

A partir de estos grandes creadores y luego de los intérpretes que hacen gran parte de su historia –como Los Olimareños, Larbanois y Carrero, el propio Zitarrosa y otros–, se difunde la canción nacional.

Dice Rubén Lena: «Yo siempre he tirado para el mismo lado. Siempre he querido hacer sentir las mismas cosas. A veces pude hacerlo y a veces no. Pero siempre pienso en que los que menos tienen, son los que necesitan más». Y sobre el proceso creativo de la canción popular cuando está bien hecha, dice: «nos llama a parar las orejas del alma para ver de qué se trata» y «cada canción debe sostenerse en sí misma (ahora y siempre)». «En el canto, como en todas las disciplinas de la creación, hay unos indicadores delgaditos, que nos dicen dónde está el camino». «Lograr un producto que sea comprensible a todos, sin perder calidad […] es un martirio para el creador». «Es muy difícil, pero se logra». ¡Vaya si Rubén Lena lo logró!

Finalmente, señor presidente, queremos decir, a partir de los críticos que han trabajado sobre su obra, que Rubén Lena tiene la gran virtud de que sus letras, letras de la comarca o para niños, se transforman en canto universal. *A Don José*, que el público adulto adopta como un himno, es una canción para niños, sin sentirla como tal. *De Cojinillo*, que es una de sus primeras letras, demuestra que lo muy local, cuando está logrado, trasciende rápidamente y se vuelve universal. En *Adiós amargo al Carao Peralta* demuestra que el llanto por la muerte de un amigo se convierte en un llanto de dolor por la amistad y por los sentimientos.

Sus esquemas musicales y el de sus letras de la tradición popular uruguaya recorren el territorio poniendo, sin duda, en la serranera una de las creaciones más importantes que lo vinculan a Aníbal Sampayo allá en el norte. También recorre la patria grande, que conoció y amó, y hace de eso una síntesis. La única medida de una canción es resistir. Resistió y con creces.

Por eso, señor presidente, la Comisión de Educación y Cultura entendió pertinente aconsejar al Cuerpo que se apruebe el proyecto de ley que viene de la Cámara de Representantes.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto de ley.

(Se vota).

–25 en 26. **Afirmativa.**

En discusión particular.

Léase el artículo único del proyecto de ley.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- «Artículo Único.- Desígnase con el nombre "Maestro Rubén Lena" la Escuela n.º 382, del departamento de Montevideo, dependiente del Consejo de Educación Inicial y Primaria, Administración Nacional de Educación Pública».

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota).

–26 en 26. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Queda sancionado el proyecto de ley, que se comunicará al Poder Ejecutivo.

(No se publica el texto del proyecto de ley sancionado, por ser igual al considerado).

13) ELECCIÓN DE MIEMBROS DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL PODER LEGISLATIVO

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta del resultado de la votación relativa a la elección de los miembros de la Comisión Permanente del Poder Legislativo.

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- Han sufragado 25 integrantes del Cuerpo, y todos lo han hecho por la propuesta que leo a continuación: «Como titulares, los señores senadores Leonardo de León, Daisy Tourné, Carlos Camy y Pedro Bordaberry, y como suplentes respectivos, los señores senadores Marcos Otheguy, Mónica Xavier, Luis Alberto Heber y José Amorín».

14) ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL ENTRE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: «Proyecto de ley por el que se aprueba el *Acuerdo sobre transporte aéreo comercial entre la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay*, suscrito en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el 27 de febrero de 2014. (Carp. n.º 455/2016 - Rep. n.º 243/2016)».

(Antecedentes).

Carp. n.° 455/2016 - Rep. n.° 243/2016

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA
MINISTERIO DE TURISMO

Montevideo, 29 ENE 2016

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de reiterar el mensaje de fecha 29 de diciembre de 2014, que se adjunta, con el cual se somete a su consideración el Proyecto de Ley adjunto, por el que se aprueba el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Comercial, entre la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay, suscrito en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el día 27 de febrero de 2014.

Al mantenerse vigentes los fundamentos que en su oportunidad dieron mérito al envío de aquel mensaje, el Poder Ejecutivo se permite solicitar a ese Cuerpo la pronta aprobación del mismo.

El Poder Ejecutivo reitera al señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020

Montevideo, 29 ENE 2016.

PROYECTO DE LEY

ARTICULO 1º.- Apruébase el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Comercial entre la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay, suscrito en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el día 27 de febrero de 2014.

ARTICULO 2º .- Comuniquese, etc.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA
MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, 29 DIC 2014

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85, numeral 7 y 168, numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de Ley adjunto, mediante el cual se aprueba el "Acuerdo sobre Transporte Aéreo Comercial entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República del Paraguay", suscrito en Asunción, República del Paraguay, el día 27 de febrero de 2014.

ANTECEDENTES

Desde la Convención de Paris de 1919 existe el principio según el cual cada Estado ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se erige sobre su territorio. Este principio fue ratificado años más tarde por el Convenio de Chicago de 1944.

El Convenio de Chicago de 1944 dejó a la libre autonomía de los Estados concederse mutuamente o no ciertos derechos de tipo económico en materia de transporte de pasajeros, carga y correo, surgidos del desarrollo del transporte aéreo internacional.

Es así como, los artículos 5, 6 y 7 del Convenio de Chicago, establecen las reglas entre Estados para la consecución de derechos económicos entre los mismos, y a su vez las restricciones para la explotación de servicios comerciales de transporte aéreo internacional a través del espacio aéreo.

Dichos artículos, en suma, establecen que para que una aerolínea de un Estado determinado vuele desde o hacia o sobre otro Estado, debe pedir autorización a éste otro y debe sujetarse a lo que dicha autorización establezca.

Es éste el fundamento jurídico en virtud del cual hoy en día un Estado negocia un acuerdo de transporte aéreo con otro Estado como el presente, o varios Estados celebran entre sí un acuerdo de transporte

aéreo con el fin de poder prestar un servicio de transporte aéreo internacional y obtener así un beneficio económico surgido de la prestación de dicho servicio.

En este sentido, se convierten en la base legal para el otorgamiento de derechos de carácter económico entre Estados, derivados del ofrecimiento del servicio de transporte aéreo internacional.

Los acuerdos de transporte aéreo han venido evolucionando desde ese entonces hacia una fuerza natural que es la liberalización, tal como la contemplada en el texto que se remite.

En cuanto a los derechos de tráfico aéreo negociados con la República del Paraguay, tienen su fundamento en los procesos de integración de Estados y continentes, y por consiguiente implican liberaciones de restricciones en las operaciones de transporte aéreo internacional, dando lugar a la aplicación de políticas de "cielos abiertos", en la medida en que los Estados permiten el ejercicio de libertades más allá de las cuartas.

En el caso concreto del Acuerdo de Servicios Aéreos firmado con Paraguay contiene la necesaria flexibilización tanto de la concesión de los elementos cualitativos como cuantitativos de las relaciones aerocomerciales.

Poniendo especial atención en el ensanchamiento del tradicional concepto de propiedad sustancial y control efectivo de las

correspondientes líneas aéreas. para permitir la inversión de capitales extranjeros y preferentemente de la región a fin de dotar de los recursos que el actual entorno reclama, a condición que se mantenga la responsabilidad del Estado en el cual opera la línea aérea, en materia de seguridad tanto operacional como de la aviación civil.

TEXTO

El texto del Acuerdo está estructurado en 20 artículos y un Anexo (conteniendo tres Secciones) que forma parte integral del Acuerdo.

El Artículo I especifica y define los términos y expresiones empleados en el presente Acuerdo.

El Artículo II se refiere a los derechos que ambas Partes Contratantes se conceden recíprocamente y que se especifican en el presente Acuerdo y su Anexo con el fin de establecer los servicios convenidos.

El Artículo III establece las condiciones para el ejercicio de los derechos otorgados.

El Artículo IV se refiere a la revocación, suspensión y limitación de los derechos.

El Artículo V regula el uso de instalaciones y servicios e imposición de derechos aeroportuarios.

El Artículo VI se refiere a oportunidades comerciales.

El Artículo VII regula la exención de derechos aduaneros.

El Artículo VIII se refiere a la transferencia de excedentes.

El Artículo IX aborda el tema de las facilidades a los pasajeros, equipaje y carga en tránsito.

El Artículo X regula el reconocimiento de certificados, licencias y habilitaciones.

El Artículo XI se refiere a la investigación de accidentes.

El Artículo XII determina la aplicación de leyes y reglamentos.

El Artículo XIII se refiere a zonas prohibidas.

El Artículo XIV contempla el intercambio de Informaciones.

El Artículo XV regula el tema de la seguridad.

El Artículo XVI prevé la posibilidad de consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes en caso de que cualquiera de las Partes Contratantes desee proponer modificaciones al Acuerdo y su Anexo.

El Artículo XVII regula la solución de controversias.

El Artículo XVIII establece que si un Convenio Multilateral sobre transporte aéreo internacional ratificado por ambas Partes Contratantes entrara en vigor, el presente Acuerdo y su Anexo serán modificados de conformidad con las estipulaciones de dicho Convenio.

El Artículo XIX prevé el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes para, en cualquier momento, denunciar el Acuerdo, estableciendo el procedimiento correspondiente.

El Artículo XX se refiere a la vigencia del Acuerdo y señala que el mismo entrará en vigor en la fecha de la última notificación en que ambas Partes Contratantes se comuniquen, por escrito y por la vía diplomática, el cumplimiento de sus respectivos procedimientos constitucionales internos. Asimismo, agrega que el presente Acuerdo y su Anexo sustituyen al Acuerdo suscripto el 19 de marzo de 1957 y todos los actos, permisos, derechos, privilegios y concesiones existentes a la fecha de su firma, otorgados por cualquiera de las Partes Contratantes a favor de la otra, con relación a los servicios convenidos.

Por su parte, el Anexo del Acuerdo cuenta con tres Secciones.

En la Sección I se establece que cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.

En la Sección II se prevé, entre otros elementos, que las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán lo más rápidamente posible las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a sus propias líneas aéreas de transporte para explotar todo o parte de los servicios convenidos.

En la Sección III se establece en su párrafo 1 que cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo de acuerdo con las normas del país de origen, basadas en consideraciones comerciales de mercado. Y se agrega que la intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;

b) proteger a los consumidores con respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen en el abuso de una posición dominante; y

c) proteger a las líneas aéreas con respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

En el párrafo 2, se prevé que las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán requerir que se notifiquen o se registren ante ellas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

En el párrafo 3 se establece que si cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1 de la Sección III, ellas deberán notificar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Y se agrega que las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Se prevé, asimismo, que cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. En dichas consultas las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución de la cuestión. Si las Partes Contratantes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

Para finalizar, el párrafo 4 de la Sección III establece que las tarifas de los servicios de transporte aéreo de cabotaje se regirán por el derecho interno de cada una de las Partes Contratantes.

En atención a lo expuesto y destacando la conveniencia de la suscripción de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera al señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

JOSÉ MUJICA
Presidente de la República

Montevideo, 29 DIC 2014

PROYECTO DE LEY

ARTICULO 1°.- Apruébase el "Acuerdo sobre Transporte Aéreo Comercial entre la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay", suscrito en Asunción, República del Paraguay, el 27 de febrero de 2014.

ARTICULO 2°.- Comuníquese, etc.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL ENTRE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY

Informe

Al Senado:

Antecedentes:

Este acuerdo (convenio bilateral) regula las operaciones aéreas entre ambos territorios, lo cual implica fomentar y desarrollar el tráfico aéreo facilitando la operación de las aerolíneas con la frecuencia y capacidad que requieran, con el aval y vigencia de la legislación migratoria y aeronáutica de cada país. O sea que se establece el procedimiento y todo lo requerido para que una aerolínea esté autorizada a volar desde, o hacia o sobre otro Estado, negociando los derechos de tráfico y las libertades que las partes se conceden recíprocamente.

Este acuerdo consagra una política de "cielos abiertos", las cuales suelen contener los siguientes puntos clave:

Competencia en libre mercado: no imposición de restricciones en los vuelos internacionales en lo que a número de aerolíneas, capacidad, frecuencias y aeronaves empleadas se refiere.

- **Precios y tarifas de mercado:** una tarifa sólo puede ser desautorizada si ambas partes así lo desean y únicamente en casos muy específicos.
- **Competencia en igualdad:** por ejemplo, las aerolíneas pueden establecer oficinas en el otro país y disponer de los beneficios que éstas generen de forma rápida y sin restricciones.
- **Acuerdos de cooperación económica:** las aerolíneas designadas pueden suscribir acuerdos de código compartido o alquilar aeronaves a compañías de cualquiera de ambos países o incluso de terceros según las normas vigentes. De manera opcional también se puede permitir que aerolíneas y transportistas terrestres realicen operaciones de código compartido.
- **Asesoramiento para la resolución de conflictos.**
- **Libertad de servicios chárter.**

- **Seguridad:** cada gobierno y/o aerolínea se compromete a mantener los mayores niveles posibles de seguridad aérea y a prestar asistencia al otro en determinadas circunstancias.

El convenio se ajusta a las normas establecidas en el Convenio de Chicago de 1944 (Convenio sobre Aviación Civil Internacional) referente a servicios aéreos regulares y no regulares (vuelos chárter) Las referencias legales y otros convenios a que se hace referencia fundamentalmente en materia de seguridad se encuentran vigentes y bien reseñados. A su vez procura promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia de líneas aéreas con la menor interferencia y regulación gubernamental (liberalización) de forma de que crezcan las oportunidades que ofrecen dichos servicios aéreos. Asimismo la aprobación de este acuerdo facilita la expansión del transporte aéreo, beneficia a los usuarios y promueve la inserción del Uruguay en el mercado regional (Mercosur) a través de la mejora en la conectividad.

ARTICULO I - Definiciones, significado de ciertas palabras a utilizar en el acuerdo.

ARTICULO II - Otorgamiento de derechos A través del acuerdo y el anexo se permite a las aerolíneas que sean designadas operar servicios aéreos internacionales entre ambas partes contratantes y terceros estados. Se conceden mediante este acuerdo y específicamente en este artículo todas las libertades del aire desde la primera libertad a la novena.

- **Primera libertad:** Sobrevuelo sin aterrizaje.
- **Segunda libertad:** Escala para fines no comerciales (escala técnica).
- **Tercera libertad:** Desembarcar pasajeros, correo y carga embarcados en el Estado al que pertenece la línea aérea.
- **Cuarta libertad:** Embarcar pasajeros, correo y carga con destino al Estado al que pertenece la línea aérea.
- **Quinta libertad**: el derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados
- **Sexta libertad:** el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados vía su propio territorio.

- **Séptima libertad:** el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio.
- **Octava libertad:** el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro estado (cabotaje).
- **Novena libertad:** Permiso referido a aerolíneas de un estado para operar en régimen de 7ª libertad a partir del tercer estado más allá de su territorio.

ARTICULO III Condiciones para el ejercicio de los derechos otorgados.

Regula el proceso de designación de una o más aerolíneas por escrito entre autoridades aeronáuticas y por vía diplomática y posterior autorización para operar.

Se puede denegar la autorización operativa de la aerolínea designada en dos casos:

Si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la Parte que la designa o si no está sometida al control normativo efectivo del Estado designante.

Una vez designada y autorizadas la aerolínea podrá comenzar a operar los servicios convenidos.

ARTICULO IV REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS

1- Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar el permiso de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos concedidos a la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos en 4 casos que se describen:

a) Cuando ésta línea o líneas aéreas no cumplan las leyes y reglamentos de la Parte que conceda los derechos; **b)** Cuando la línea o líneas aéreas no estén constituidas ni tengan su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante; **c)** Cuando la línea aérea no esté bajo el control normativo efectivo del Estado designante; y **d)** Cuando la línea o líneas aéreas dejen de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones del presente Acuerdo y su Anexo.

2.- A menos que la revocación o suspensión inmediatas sean esenciales para impedir nuevas infracciones de leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente luego de la celebración de una Reunión de Consulta con arreglo al Artículo XVI del presente Acuerdo.-

ARTICULO V - USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS E IMPOSICIÓN DE DERECHOS AEROPORTUARIOS

1 - La línea o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrá derecho a utilizar las instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles de la otra Parte Contratante.-

ARTICULO VI

OPORTUNIDADES COMERCIALES que se regulan.

1.- ESTABLECIMIENTO DE OFICINAS en territorio de otra parte - Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.-

2.- PERSONAL enviado a territorio de la otra parte - Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.-

3.- SERVICIOS DE MANTENIMIENTO Y ASISTENCIA EN TIERRA DE AERONAVES en territorio de la otra parte contratante. Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones fisicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad.

4.- VENTA DE TRANSPORTE AÉREO - Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre convertibilidad, de

conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte Contratante:-

5.-OPERACIÓN DE CÓDIGO COMPARTIDO Y OTROS - Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta: 1) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes y 11) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde un dicho tercer país.-

6.- Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos.-

**** Código compartido: En la industria de aviación civil, un acuerdo de **código compartido** (en inglés, *codeshare*) es un acuerdo suscrito por dos aerolíneas para explotar conjuntamente una determinada ruta. De tal forma, ambas aerolíneas venden asientos de un mismo vuelo y éste tiene dos números de vuelo distintos, uno para cada compañía. Luego el vuelo es operado realmente por una única compañía.

ARTICULO VII

EXENCIÓN DE DERECHOS ADUANEROS

Los equipos regulares, repuestos, suministro de combustible y lubricantes y tiendas de abordo (incluidos alimentos, bebidas y tabaco), estarán exentos del pago de tasas aduaneras, tasas de inspección y demás cargos similares a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante

ARTICULO VIII

TRANSFERENCIA DE EXCEDENTES

Se concede a la o las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante el · derecho de libre transferencia de los ingresos que excedan los gastos obtenidos en su territorio con relación al transporte de pasajeros, equipaje, correo y carga. Cuando el sistema de pagos entre las Partes Contratantes se rija por un convenio especial, se aplicará dicho convenio.

ARTICULO IX

FACILIDADES A PASAJEROS, EQUIPAJE Y CARGA EN TRÁNSITO

Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito a través del territorio de una de las Partes Contratantes y sin dejar la zona del aeropuerto reservada a tal propósito, estarán sujetos, cuando se estime conveniente, a un control simplificado sin perjuicio de las medidas que puedan ser adoptadas para prevenir y reprimir los delitos contra Ja seguridad de la aviación civil. **El equipaje y la carga en tránsito estarán exonerados de los derechos de aduana y otros gravámenes similares.-**

ARTICULO X RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS, LICENCIAS Y HABILITACIONES

Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias concedidas o revalidadas por una de las Partes Contratantes, que se encuentren vigentes, serán reconocidos como válidas por la otra Parte Contratante para los fines de la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueran expedidos o convalidados, sean iguales o superiores, al mínimo que pueda ser establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional.-

ARTICULO XI

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

La Parte Contratante que realice la investigación del accidente proporcionará a la-otra. Parte Contratante información-sobre sus resultados y un informe final. Y permitirá participar como observador a la otra parte.

ARTICULO XII

APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS

Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes, referentes a la entrada, permanencia o salida de su territorio, de pasajeros, equipaje, correo y carga, así como los concernientes a los trámites de migración, pasaportes, aduana, policía y sanidad, se aplicarán a los pasajeros, equipaje, correo y carga transportados por las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.-

ARTICULO XIII

ZONAS PROHIBIDAS

Cada Parte Contratante podrá, por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones sean aplicadas igualmente a todas las aeronaves.

ARTICULO XIV

INTERCAMBIO DE INFORMACIONES Y ESTADISTICA.

1.- Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes harán su regular intercambio de información con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación correcta de las disposiciones del presente Acuerdo y su Anexo.-

2.- La Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante en cuya jurisdicción la o las líneas aéreas de la otra Parte Contratante o su personal hayan cometido infracción contra los reglamentos de navegación aérea, la pondrá en conocimiento de la Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante.-

3.- Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán suministrar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra, si les fuere solicitado, **los informes estadísticos** que razonablemente puedan considerarse 'necesarios y de que disponga la otra Parte Contratante. Tales informes podrán incluir todos los datos necesarios para determinar la cantidad de tráfico transportado por la línea o líneas aéreas designadas en los servicios convenidos y el origen y destino de tal tráfico.-

ARTICULO XV

SEGURIDAD

De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican la obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, que constituye parte integrante del presente Acuerdo y se actuará conforme a los convenios y protocolos vigentes en esta materia a nivel internacional.

INTERFERENCIA ILÍCITA O ILEGAL - Actos de secuestro ilícito de aeronaves civiles y demás actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

ARTICULO XVI

CONSULTAS Y MODIFICACIONES AL ACUERDO Y SU ANEXO

Se podrá modificar el acuerdo o el anexo previa consulta entre las autoridades aeronáuticas (60 días) y las modificaciones que convengan las partes entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas vía diplomática sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos constitucionales de cada una de las Partes Contratantes.-

ARTICULO XVII

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS –

1.- En caso de surgir **alguna divergencia** con respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo, las Partes Contratantes deberán, en principio, solucionarla **mediante negociaciones directas conforme al régimen de Consultas** previsto en el párrafo 1 del Artículo XVI.-

2.- Si las Partes Contratantes **no llegaran a una solución mediante dichas negociaciones, la controversia se someterá a la decisión de un Tribunal Arbitral** cuya constitución y funcionamiento se sujetarán a lo descripto a continuación.

ARTICULO XVIII

MODIFICACIONES POR CONVENIO MULTILATERAL

Si un Convenio Multilateral sobre transporte aéreo internacional ratificado por ambas Partes Contratantes entrara en vigor, el presente Acuerdo y su Anexo serán modificados de conformidad con las estipulaciones de dicho Convenio.-

ARTICULO XIX

TÉRMINO Y DENUNCIA DEL ACUERDO

Cualquiera de las partes puede denunciar el acuerdo en cualquier momento notificándolo a la otra parte y a la OACI.

El acuerdo dejará de estar vigente seis meses luego de la notificación a no ser que ambas partes retiren la denuncia de común acuerdo dentro de ese período.

ARTICULO XX VIGENCIA DEL ACUERDO

1.- El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última notificación en que ambas Partes Contratantes se comuniquen, por escrito y por la vía diplomática, · el cumplimiento de sus respectivos procedimientos constitucionales internos.

2.- El presente Acuerdo y su Anexo sustituyen al Acuerdo suscripto el 19 de marzo de 1957 y todos los actos, permisos, derechos, privilegios y concesiones existentes a la fecha de su firma, otorgados por cualquiera delas Partes Contratantes a favor de la otra, con relación a los servicios convenidos.-

ANEXO

SECCIÓN I

LIBERTAD para determinar FRECUENCIAS Y CAPACIDAD.- Cada Parte Contratante permitirá que cada línea .aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.-

CAPACIDAD: con relación a un servicio aéreo en particular, significa la capacidad dela aeronave, utilizada en dicho servicio, multiplicado por la frecuencia de vuelos operados por dicha aeronave sobre un período y ruta o sección de ruta determinados

SECCIÓN II

COMUNICACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES DE AUTORIZACIONES.

Comunicación entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes de las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a sus propias líneas aéreas de transporte para explotar todo o parte de los servicios convenidos, los horarios y el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional, así como sus eventuales modificaciones, registro de frecuencias e itinerarios (con treinta (30) días de anticipación a la inauguración de servicios).

SECCIÓN III

LIBERTAD PARA FIJACIÓN DE TARIFAS CON ALGUNAS LIMITACIONES.

Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo de acuerdo con las normas del País de Origen, basadas en consideraciones comerciales de mercado.

CONSULTAS - En caso que cualquiera de las autoridades aeronáuticas no este satisfecha con la tarifa propuesta o vigente para una aerolínea de la otra Parte Contratante, procurarán resolver el tema mediante consultas

Si cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1 de la presente Sección, ellas deberán notificar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas.

Por las razones expuestas precedentemente la Comisión de Asuntos Internacionales aconseja al Plenario la aprobación del proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 14 de abril de 2016.

ENRIQUE PINTADO
Miembro Informante

LUIS LACALLE POU

JORGE LARRAÑAGA

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO

PABLO MIERES

CONSTANZA MOREIRA

MÓNICA XAVIER

Texto del Acuerdo

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL
ENTRE LA
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
Y
LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY

La República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay, en adelante denominados las "Partes Contratantes".

DESEOSOS de fomentar y fortalecer las relaciones de carácter económico y cultural existentes entre sus dos pueblos; conscientes de que el establecimiento de servicios de transporte aéreo es un instrumento eficaz y necesario a tales fines;

ANIMADOS del mejor espíritu de cooperación y en el marco de los principios a que ambas Partes Contratantes han adherido en instrumentos multilaterales de carácter universal;

HAN ACORDADO lo siguiente:

ARTICULO I

DEFINICIONES

1) Para la aplicación del presente Acuerdo y su Anexo:

a) el término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de conformidad con el Artículo 90 de ese Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio, prevista en los Artículos 90 y 94 del mismo;

b) la palabra "Territorio" se entiende como está definida en el Artículo 2 del Convenio;

c) la expresión "Autoridades Aeronáuticas" significa, en lo que refiere a la República del Paraguay a la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC), y en lo que refiere a la República Oriental del Uruguay a la Dirección de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA), o en ambos casos, toda persona u organismo que esté facultado para asumir las funciones actualmente ejercidas por ellas;

d) la expresión "líneas aéreas designadas" significa las empresas de transporte aéreo que cada una de las Partes Contratantes haya designado, de conformidad con el Artículo III del presente Acuerdo, para la explotación de los servicios aéreos;

e) las expresiones "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", tienen el significado que se les asigna respectivamente en el Artículo 96 del Convenio;

f) el término "servicios convenidos" significa los servicios aéreos descriptos en el Artículo II del presente Acuerdo;

g) el término "OACI" designa a la Organización de Aviación Civil Internacional;

h) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes o con líneas aéreas de terceros países mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual las líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo, utilizando cada una su propio código.-

2) El Anexo forma parte integral del presente Acuerdo y toda referencia a éste los implica salvo expresión en contrario. Su modificación se efectuará de conformidad con el procedimiento indicado en el Artículo XVI.-

ARTICULO II

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1) Ambas Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el presente Acuerdo y su Anexo con el fin de establecer los servicios convenidos.-

2) Sujeto a las previsiones del presente Acuerdo y su Anexo, la línea o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, mientras operen los servicios convenidos, gozarán de los siguientes derechos:

a) El de sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante;
b) El de hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
c) El derecho de prestar servicios regulares y o. regulares.

combinados de pasajeros y carga o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la otra Parte Contratante, entre ambos territorios y entre el territorio de la Parte Contratante y cualquier tercer País, directamente o a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea; sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.-

3) Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.-

4) Cada línea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:

a) Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.-
b) Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.-
c) Servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.-
d) Omitir escalas en cualquier punto o puntos.-
e) Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.-
f) Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público.-
g) Explotar servicios en régimen de Código Compartido.-

ARTICULO III

CONDICIONES PARA EL EJERCICIO DE LOS DERECHOS OTORGADOS

1) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo y de retirar o cambiar tales designaciones. Las designaciones se transmitirán por escrito entre ambas Autoridades Aeronáuticas y por vía diplomática a la otra Parte Contratante, y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con el Artículo II.-

2) Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 4 y 5 del presente Artículo, conceder sin

demora a la línea o líneas aéreas designadas, las autorizaciones necesarias.-

3) La Autoridad Aeronáutica de una de las Partes Contratantes podrá requerir que la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestre, de conformidad con las disposiciones del Convenio, que está en condiciones de cumplir con las obligaciones prescriptas en las leyes y reglamentos, aplicados por dicha Autoridad a la explotación de los servicios convenidos.-

4) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2 de éste Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo II de éste Acuerdo, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la Parte que la designa, o si no está sometida al control normativo efectivo del Estado designante.-

5) Cuando una línea o líneas aéreas hayan sido de este modo designadas o autorizadas podrán iniciar en cualquier momento dentro del plazo otorgado, la explotación de los servicios convenidos, siempre que hayan procedido en materia de tarifas de conformidad con las disposiciones del Anexo I Sección III de éste Acuerdo.-

ARTICULO IV

REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS

1.- Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar el permiso de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos concedidos a la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos en los siguientes casos:

a) Cuando ésta línea o líneas aéreas no cumplan las leyes y reglamentos de la Parte que conceda los derechos;
b) Cuando la línea o líneas aéreas no estén constituidas ni tengan su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante;
c) Cuando la línea aérea no esté bajo el control normativo efectivo del Estado designante; y

d) Cuando la línea o líneas aéreas dejen de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones del presente Acuerdo y su Anexo.-

2.- A menos que la revocación o suspensión inmediatas sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente luego de la celebración de una Reunión de Consulta con arreglo al Artículo XVI del presente Acuerdo.-

ARTICULO V

USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS E IMPOSICIÓN DE DERECHOS AEROPORTUARIOS

1.- La línea o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrá derecho a utilizar las instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles de la otra Parte Contratante.-

2.- Al utilizar dichas instalaciones y servicios prestados por una Parte Contratante, la línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante no deberán pagar derechos más altos que los que pagan las demás líneas aéreas extranjeras que operan en servicios internacionales regulares.-

ARTICULO VI

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1.- Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.-

2.- Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.-

3.- Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad

aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.-

4.- Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre convertibilidad, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte Contratante.-

5.- Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta: I) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes y II) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde un dicho tercer país.-

6.- Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos.-

ARTICULO VII

EXENCIÓN DE DERECHOS ADUANEROS

1.- Las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, su equipo habitual, combustibles, lubricantes, piezas de repuesto, provisiones de a bordo, incluso alimentos, bebidas y tabaco, estarán exentos de todos los derechos de aduana, de inspección y otros derechos o impuestos, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves hasta la continuación del vuelo.-

2.- Aun cuando podrá exigirse que quedan sometidos a vigilancia o control aduanero, estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción del pago de servicios prestados:

a) las provisiones de abordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de las mismas, para su consumo a bordo de las aeronaves destinadas a los servicios convenidos de la otra Parte Contratante;
b) las piezas de repuestos introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante;
c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y destinados a los servicios convenidos, incluso cuando éstos se consuman durante el vuelo sobre territorio de la otra Parte Contratante en el cual se haya embarcado; y,
d) los impresos y material de publicidad de la línea o líneas aéreas, sin valor comercial.-

3.- No podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte Contratante, sin aprobación de sus autoridades aduaneras, el equipo habitual de las aeronaves, así como otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas autoridades, hasta que sean reembarcados o se disponga de ellos de otra forma, debidamente autorizada.-

4.- Las líneas aéreas, dentro del régimen de exenciones que acuerdan los subpárrafos a), b) y c) del párrafo 2.- de éste Artículo podrán almacenar, en los aeródromos de la otra Parte Contratante y bajo control aduanero, lubricantes, piezas de repuestos, equipo habitual y provisiones de a bordo, introducidos desde el territorio de cada Parte Contratante o desde terceros Estados y destinados al uso exclusivo de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos.-

ARTICULO VIII

TRANSFERENCIA DE EXCEDENTES

Cada Parte Contratante se compromete a asegurar a la otra, la absoluta libertad de transferencia de los excedentes de los ingresos sobre gastos realizados en su territorio en lo que concierne al transporte de pasajeros, correo y carga efectuado por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, conforme a las disposiciones cambiarias vigentes a la fecha.-

de la respectiva transferencia. Las transferencias entre las Partes Contratantes, cuando se hallen reguladas por un convenio especial, se efectuarán de acuerdo con el mismo.-

ARTICULO IX

FACILIDADES A PASAJEROS, EQUIPAJE Y CARGA EN TRÁNSITO

Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito a través del territorio de una de las Partes Contratantes y sin dejar la zona del aeropuerto reservada a tal propósito, estarán sujetos, cuando se estime conveniente, a un control simplificado sin perjuicio de las medidas que puedan ser adoptadas para prevenir y reprimir los delitos contra la seguridad de la aviación civil. El equipaje y la carga en tránsito estarán exonerados de los derechos de aduana y otros gravámenes similares.-

ARTICULO X

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS, LICENCIAS Y HABILITACIONES

Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias concedidas o revalidadas por una de las Partes Contratantes, que se encuentren vigentes, serán reconocidos como válidas por la otra Parte Contratante para los fines de la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueran expedidos o convalidados, sean iguales o superiores, al mínimo que pueda ser establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional.-

ARTICULO XI

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

1.- En caso de aterrizaje forzoso o de un accidente de una aeronave de una de las Partes Contratantes, en el territorio de la otra Parte Contratante, ésta dará los pasos necesarios para socorrer inmediatamente a la aeronave, a los miembros de la tripulación y a los pasajeros, y adoptará las medidas para asegurar la integridad de la aeronave, así como la integridad del equipaje, de la carga y del correo que estén en dicha aeronave.-

2.- La Parte Contratante en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, comunicará inmediatamente el hecho a la otra Parte Contratante y tomará las medidas necesarias para la investigación de las circunstancias y causas

del mismo y, por solicitud, dará permiso correspondiente a los representantes de esta otra Parte Contratante para que participen como observadores durante la investigación.-

3.- La Parte Contratante que realice la investigación del accidente proporcionará a la otra Parte Contratante información sobre sus resultados y un informe final.-

ARTICULO XII

APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS

1.- Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes relativas a la entrada, permanencia o salida de su territorio de las aeronaves destinadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.-

2.- Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes, referentes a la entrada, permanencia o salida de su territorio, de pasajeros, equipaje, correo y carga, así como los concernientes a los trámites de migración, pasaportes, aduana, policía y sanidad, se aplicarán a los pasajeros, equipaje, correo y carga transportados por las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.-

ARTICULO XIII

ZONAS PROHIBIDAS

1.- Cada Parte Contratante podrá, por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones sean aplicadas igualmente a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante o a las líneas aéreas de terceros Estados que exploten servicios aéreos similares.-

2.- Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no interferir innecesariamente con la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de una Parte Contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo

antes posible a la otra Parte Contratante.-

ARTICULO XIV

INTERCAMBIO DE INFORMACIONES

1.- Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes harán su regular intercambio de información con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación correcta de las disposiciones del presente Acuerdo y su Anexo.-

2.- La Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante en cuya jurisdicción la o las líneas aéreas de la otra Parte Contratante o su personal hayan cometido infracción contra los reglamentos de navegación aérea, la pondrá en conocimiento de la Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante.-

3.- Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán suministrar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra, si les fuere solicitado, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios y de que disponga la otra Parte Contratante. Tales informes podrán incluir todos los datos necesarios para determinar la cantidad de tráfico transportado por la línea o líneas aéreas designadas en los servicios convenidos y el origen y destino de tal tráfico.-

ARTICULO XV

SEGURIDAD

1.- De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio o sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de setiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de setiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan

Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes de esos Convenios.-

2.- Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuerto e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.-

3.- Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre la seguridad de la aviación establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los explotadores de aeronave de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la Aviación.-

4.- Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación que se mencionan en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y los efectos personales, el equipaje, la carga y suministro de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.-

5.- Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuerto o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.-

ARTICULO XVI

CONSULTAS Y MODIFICACIONES AL ACUERDO Y SU ANEXO

1.- Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar el presente Acuerdo o su Anexo, podrá solicitar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, en relación con las modificaciones propuestas. Las consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a contar de la fecha de recibo de la solicitud.-

2.- Las modificaciones que convengan las Partes Contratantes, a éste Acuerdo, entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos constitucionales de cada una de las Partes Contratantes.-

3.- Las modificaciones del Anexo al presente Acuerdo se acordarán directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, y entrarán en vigencia definitiva cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática.-

ARTICULO XVII

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1.- En caso de surgir alguna divergencia con respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo, las Partes Contratantes deberán, en principio, solucionarla mediante negociaciones directas conforme al régimen de Consultas previsto en el párrafo 1 del Artículo XVI.-

2.- Si las Partes Contratantes no llegaran a una solución mediante dichas negociaciones, la controversia se someterá a la decisión de un Tribunal Arbitral cuya constitución y funcionamiento se sujetarán a las siguientes normas:

a) el Tribunal estará integrado por tres árbitros. Cada Parte Contratante nombrará un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos anteriores y no podrá ser nacional de ninguna de las Partes Contratantes.-
b) el nombramiento de los dos primeros árbitros se efectuará dentro del término de sesenta (60) días, a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes reciba la Nota Diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje. El tercer árbitro será nombrado

dentro de los treinta (30) días siguientes a la designación de los dos primeros.-

c) si no se observasen los plazos del subpárrafo b) cualquiera de las Partes Contratantes, a falta de otro acuerdo, podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que efectúe los nombramientos pertinentes. En caso de que dicho Presidente tenga la nacionalidad de una de las Partes Contratantes o esté impedido de otra manera, será sustituido por el Vicepresidente que no tuviere tal impedimento, quien efectuará los nombramientos.-

d) el Tribunal Arbitral adoptará su propio reglamento y emitirá su fallo por mayoría de votos, dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de su constitución. Este plazo podrá ser prorrogado por acuerdo de ambas Partes Contratantes.-

e) las decisiones del Tribunal Arbitral serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada Parte Contratante sufragará los honorarios y gastos de su árbitro. Los honorarios y gastos del tercer árbitro y los gastos del proceso serán cubiertos en proporciones iguales por ambas Partes Contratantes.-

f) en todos los casos en que una u otra Parte Contratante no acate la decisión del Tribunal Arbitral y mientras subsista esa actitud, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar el ejercicio de los derechos otorgados en virtud del presente Acuerdo, a la Parte Contratante en falta.-

ARTICULO XVIII

MODIFICACIONES POR CONVENIO MULTILATERAL

Si un Convenio Multilateral sobre transporte aéreo internacional ratificado por ambas Partes Contratantes entrara en vigor, el presente Acuerdo y su Anexo serán modificados de conformidad con las estipulaciones de dicho Convenio.-

ARTICULO XIX

TÉRMINO Y DENUNCIA DEL ACUERDO

1.- Cualquiera de las Partes Contratantes puede, en cualquier momento, denunciar el presente Acuerdo. La notificación será comunicada simultáneamente a la otra Parte y a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).-

2.- Éste Acuerdo dejará de estar en vigencia seis (6) meses después de

2.- recibida la notificación por la otra Parte Contratante, a no ser que dicha notificación sea retirada, de común acuerdo, antes de la fecha de expiración de ese periodo. Si la Parte Contratante a la cual fue dirigida la notificación no acusa recibo, se considerará recibida catorce (14) días después de haber llegado la notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTICULO XX

VIGENCIA DEL ACUERDO

1.- El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última notificación en que ambas Partes Contratantes se comuniquen, por escrito y por la vía diplomática, el cumplimiento de sus respectivos procedimientos constitucionales internos.

2.- El presente Acuerdo y su Anexo sustituyen al Acuerdo suscripto el 19 de marzo de 1957 y todos los actos, permisos, derechos, privilegios y concesiones existentes a la fecha de su firma, otorgados por cualquiera de las Partes Contratantes a favor de la otra, con relación a los servicios convenidos.-

Hecho en la ciudad de Asunción, a los 27 días del mes de febrero de 2014, en dos ejemplares originales, en idioma castellano, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY	POR LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY
Luis Almagro Ministro de Relaciones Exteriores	**Eladio Loizaga** Ministro de Relaciones Exteriores

EMBAJADOR DR. JORGE LUIS JURE
DIRECTOR
DIRECCION DE TRATADOS

ANEXO

SECCIÓN I

Cada Parte Contratante permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.-

SECCIÓN II

1.- Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán lo más rápidamente posible las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a sus propias líneas aéreas de transporte para explotar todo o parte de los servicios convenidos. Dichas informaciones consistirán particularmente en copia de las autorizaciones acordadas y de sus modificaciones eventuales y cualquier otro que pueda resultar de interés para las Partes Contratantes.-

2.- Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán por lo menos treinta (30) días antes de la puesta en explotación efectiva de los servicios convenidos, a los fines de su aprobación, los horarios y el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional, así como sus eventuales modificaciones.-

3.- Las líneas aéreas designadas comunicarán a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la inauguración de los servicios convenidos a los efectos de su registro las frecuencias e itinerarios. Deberán también comunicar en el futuro y a los mismos fines, las modificaciones eventuales.-

SECCIÓN III

1.- Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo de acuerdo con las normas del País de Origen, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
b) proteger a los consumidores con respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen en el abuso de una posición dominante; y

c) proteger a las líneas aéreas con respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.-

2.- Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus Autoridades Aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte Contratante. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.-

3.- Si cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1 de la presente Sección, ellas deberán notificar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a treinta (30) días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes Contratantes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.-

4.- Las tarifas de los servicios de transporte aéreo de cabotaje se regirán por el derecho interno de cada una de las Partes Contratantes.-

SEÑOR PRESIDENTE.- En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor senador Baráibar.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor presidente: este acuerdo refiere al transporte aéreo comercial entre la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay. Antes que nada, quiero aclarar que entre los temas que tiene el Senado para su consideración, el que figura en quinto lugar del orden del día refiere a la aprobación del *Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil,* suscrito en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre de 2010. En este acuerdo –que también voy a informar–, entre los países que suscriben no está Paraguay ni tampoco figuran Brasil y Argentina, pero a esto me voy a referir más adelante ya que estuve conversando sobre ello con la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores. Concretamente, en el caso de Paraguay, este acuerdo bilateral recoge todo el acuerdo colectivo que se hace y que, incluso, está incluido en el orden del día de la sesión de hoy. Luego de esta aclaración, paso a mencionar los antecedentes de este proyecto de ley.

Desde la Convención de París de 1919 existe el principio según el cual cada Estado ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se erige sobre su territorio. Este principio fue ratificado años más tarde por el Convenio de Chicago de 1944, que dejó a la libre autonomía de los Estados concederse mutuamente o no ciertos derechos de tipo económico en materia de transporte de pasajeros, carga y correo, surgidos del desarrollo del transporte aéreo internacional. Es así como los artículos 5, 6 y 7 del Convenio de Chicago establecen las reglas entre Estados para la consecución de derechos económicos entre los mismos y, a su vez, las restricciones para la explotación de servicios comerciales de transporte aéreo internacional a través del espacio aéreo.

(Ocupa la presidencia el señor Guillermo Besozzi).

–Dichos artículos, en suma, establecen que para que una aerolínea de un Estado determinado vuele desde, hacia o sobre otro Estado debe pedir autorización a este otro y debe sujetarse a lo que dicha autorización establezca.

Este acuerdo consagra una política de «cielos abiertos», que suele contener, entre otros, los siguientes puntos claves: competencia en libre mercado, o sea, no imposición de restricciones en los vuelos internacionales en lo que a número de aerolíneas, capacidad, frecuencias y aeronaves empleadas se refiere; precios y tarifas de mercado: una tarifa solo puede ser desautorizada si ambas partes así lo desean y únicamente en casos muy específicos; competencia en igualdad: por ejemplo, las aerolíneas pueden establecer oficinas en el otro país y disponer de los beneficios que estas generen de forma rápida y sin restricciones; acuerdos de cooperación económica: las aerolíneas designadas pueden suscribir acuerdos de código compartido o alquilar aeronaves a compañías de cualquiera de ambos países o incluso de terceros según las normas vigentes, y de manera opcional también se puede permitir que aerolíneas y transportistas terrestres realicen operaciones de código compartido; asesoramiento para la resolución de conflictos; libertad de servicios chárter; seguridad: cada Gobierno y/o aerolínea se compromete a mantener los mayores niveles posibles de seguridad aérea y a prestar asistencia al otro en determinadas circunstancias.

Con respecto al texto del acuerdo, el artículo I contiene las definiciones de ciertas expresiones utilizadas.

En el artículo II se expresa que mediante este acuerdo, y específicamente en este artículo, se conceden todas las libertades del aire, desde la primera a la novena, y esto es importante porque a veces se conceden algunas libertades pero no todas, por lo cual este tratado con Paraguay es absolutamente amplio. Ellas son: primera libertad, sobrevuelo sin aterrizaje; segunda libertad, escala para fines no comerciales –escala técnica–; tercera libertad, desembarcar pasajeros, correo y carga embarcados en el Estado al que pertenece la línea aérea; cuarta libertad, embarcar pasajeros, correo y carga con destino al Estado al que pertenece la línea aérea; quinta libertad, derecho de tomar y de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros Estados; sexta libertad, derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial entre otros dos Estados vía su propio territorio; séptima libertad, derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio; octava libertad, derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro Estado (cabotaje); novena libertad, permiso referido a aerolíneas de un Estado para operar en régimen de séptima libertad a partir del tercer Estado más allá de su territorio.

El artículo III refiere a las condiciones para el ejercicio de los derechos otorgados. Sintéticamente –porque el tratado está completo y a disposición de todos los señores senadores–, regula el proceso de designación de una o más aerolíneas por escrito entre autoridades aeronáuticas y por vía diplomática y posterior autorización para operar. Se puede denegar la autorización operativa de la aerolínea designada en dos casos –esto es bien importante–: si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la parte que la designa, o si no está sometida al control normativo efectivo del Estado designante. Una vez designada y autorizada, la aerolínea podrá comenzar a operar los servicios convenidos.

El artículo IV refiere a la revocación, suspensión y limitación de los derechos. El primer punto de este artículo dispone que cada una de las partes contratantes se reserva el derecho de revocar el permiso de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos concedidos a la línea o líneas aéreas designadas por la otra parte contratante o

de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos en cuatro casos que aquí se detallan, pero que voy a omitir leerlos porque son un poco extensos y pueden encontrarlos en el texto del tratado.

Luego, el segundo punto de este artículo establece que a menos que la revocación o suspensión inmediatas sean esenciales para impedir nuevas infracciones de leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente luego de la celebración de una reunión de consulta con arreglo al artículo XVI del presente acuerdo.

El artículo V, sobre uso de instalaciones y servicios e imposición de derechos aeroportuarios, dispone que la línea o líneas aéreas designadas por cada parte contratante tendrán derecho a utilizar las instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles de la otra parte contratante.

El artículo VI refiere a oportunidades comerciales que se regulan. El punto 1 de este artículo habla del establecimiento de oficinas en territorio de la otra parte; el punto 2, del personal enviado a territorio de la otra parte, el 2; el punto 3, de los servicios de mantenimiento y asistencia en tierra de aeronaves en territorio de la otra parte contratante; el punto 4, de la venta de transporte aéreo; el punto 5, de la operación de código compartido y otros; y en el punto 6 se define el código compartido –esto es bueno aclararlo–, y se dice que en la industria de aviación civil, un acuerdo de código compartido –en inglés, *codeshare*– es un acuerdo suscrito por dos aerolíneas para explotar conjuntamente una determinada ruta. De tal forma, ambas aerolíneas venden asientos de un mismo vuelo y este tiene dos números de vuelo distintos, uno para cada compañía. Luego el vuelo es operado realmente por una única compañía. Como dije, es importante aclararlo porque el tema del código compartido es mencionado frecuentemente.

El artículo VII establece la exención de derechos aduaneros. Los equipos regulares, repuestos, suministro de combustible y lubricantes y tiendas de a bordo (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) estarán exentos del pago de tasas aduaneras, tasas de inspección y demás cargos similares a la llegada al territorio de la otra parte contratante.

El artículo VIII refiere a la transferencia de excedentes. Se concede a la o las aerolíneas designadas de la otra parte contratante el derecho de libre transferencia de los ingresos que excedan los gastos obtenidos en su territorio con relación al transporte de pasajeros, equipaje, correo y carga.

El artículo IX habla de las facilidades a pasajeros, equipaje y carga en tránsito, mencionando los procedimientos que todos conocemos.

El artículo X establece el reconocimiento de certificados, licencias y habilitaciones. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias concedidas o revalidadas por una de las partes contratantes que se encuentren vigentes serán reconocidos como válidos por la otra parte contratante.

El artículo XI se refiere a la investigación de accidentes; y el artículo XII, a la aplicación de leyes y reglamentos.

El artículo XIII hace referencia a las zonas prohibidas. Cada parte contratante podrá, por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra parte contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones sean aplicadas igualmente a todas las aeronaves.

El artículo XIV habla del intercambio de informaciones y estadísticas.

El artículo XV refiere a la seguridad. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las partes contratantes ratifican la obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, que constituye parte integrante del presente acuerdo, y se actuará conforme a los convenios y protocolos vigentes en esta materia a nivel internacional. Y luego define el concepto de interferencia ilícita o ilegal, que son los actos de secuestro ilícito de aeronaves civiles y demás actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

El artículo XVI hace referencia a las consultas y modificaciones al acuerdo y su anexo; el artículo XVII plantea la solución de controversias; y el artículo XVIII refiere a las modificaciones por convenio multilateral. Si un convenio multilateral sobre transporte aéreo internacional ratificado por ambas partes contratantes entrara en vigor, el presente acuerdo y su anexo serán modificados de conformidad con las estipulaciones de dicho convenio.

El artículo XIX establece el término y denuncia del acuerdo; y el artículo XX habla de su vigencia. A ese respecto, expresa: «1.- El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última notificación en que ambas Partes Contratantes se comuniquen, por escrito y por la vía diplomática, el cumplimiento de sus respectivos procedimientos constitucionales internos.

2.- El presente Acuerdo y su Anexo sustituyen al Acuerdo suscripto el 19 de marzo de 1957 y todos los actos, permisos, derechos, privilegios y concesiones existentes a la fecha de su firma, otorgados por cualquiera de las Partes Contratantes a favor de la otra, con relación a los servicios convenidos».

Con respecto a los anexos, la sección I refiere a la libertad para determinar frecuencias y capacidad; la sección II plantea la comunicación entre las autoridades de autoriza-

ciones; y la sección III establece la libertad para fijación de tarifas con algunas limitaciones. En esta sección establece que cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo de acuerdo con las normas del país de origen, basadas en consideraciones comerciales de mercado. En caso de que cualquiera de las autoridades aeronáuticas no esté satisfecha con la tarifa propuesta o vigente para una aerolínea de la otra parte contratante, procurarán resolver el tema mediante consultas.

Este es el sucinto informe –que obra en poder de todos los señores senadores– referido al mensaje de fecha 29 de diciembre de 2014. El proyecto de ley establece: «Artículo 1.º.- Apruébase el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Comercial entre la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay que fue suscrito en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el día 27 de febrero de 2014.

Artículo 2.º.- Comuníquese, etc.».

Por último, aclaro que el miembro informante era el señor senador Pintado, pero como se encuentra de licencia, me corresponde a mí informarlo. Este proyecto de ley fue votado por unanimidad en la Comisión de Asuntos Internacionales, por lo que se sugiere al Cuerpo su aprobación.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto de ley.

(Se vota).

–24 en 27. **Afirmativa.**

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- «Artículo 1º.- Apruébase el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Comercial entre la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay, suscrito en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el día 27 de febrero de 2014».

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota).

–25 en 27. **Afirmativa.**

Queda aprobado el proyecto de ley, que se comunicará a la Cámara de Representantes.

(No se publica el texto del proyecto de ley aprobado, por ser igual al considerado).

15) ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SUDÁFRICA PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN EN MATERIA TRIBUTARIA

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Se pasa a considerar el asunto que figura en cuarto término del orden del día: «Proyecto de ley por el que se aprueba el *Acuerdo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Sudáfrica para el intercambio de información en materia tributaria,* suscrito en Pretoria, República de Sudáfrica, el 7 de agosto de 2015. (Carp. n.º 482/2016 - Rep. n.º 245/2016)».

(Antecedentes).

Carp. n.° 482/2016 - Rep. n.° 245/2016

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Apruébase el Acuerdo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Sudáfrica para el Intercambio de Información en Materia Tributaria, suscrito en Pretoria, República de Sudáfrica, el 7 de agosto de 2015

Sala de la Comisión, 14 de abril de 2016.

ENRIQUE PINTADO
Miembro Informante

LUIS LACALLE POU

JORGE LARRAÑAGA

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO

PABLO MIERES

CONSTANZA MOREIRA

MÓNICA XAVIER

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Montevideo, 26 FEB 2016

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de ley adjunto, mediante el cual se aprueba el ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SUDÁFRICA PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN EN MATERIA TRIBUTARIA, suscrito en Pretoria, el día 7 de agosto de 2015.

El propósito de este Acuerdo es promover la cooperación internacional en materia tributaria a través del intercambio de información con la República de Sudáfrica.

La suscripción de este Acuerdo se alinea con el comercio y los tratados que se suscriben internacionalmente y la tendencia a la integración mundial, por lo que su aprobación parlamentaria constituye

hoy día una prioridad y responde al desarrollo sustentable con equidad de la comunidad internacional.

Con el fin que las Administraciones Tributarias sean capaces de evitar la evasión y fraude fiscal, es que las Partes de este tipo de acuerdos deberán, a través de estos instrumentos, procurar los medios para facilitar la documentación que resulte relevante a esos efectos y se encuentre en poder de la otra Parte.

La realidad económica mundial actual, ha liberalizado los mercados financieros, eliminando los mecanismos de control de cambios. El creciente auge del comercio electrónico ha generado vías para que las actividades económicas de las personas físicas y de las empresas trasciendan fronteras lo cual posibilita la deslocalización de sus rentas.

En este contexto, se debe dotar a las Administraciones Tributarias de los medios adecuados para que éstas puedan determinar su soberanía tributaria.

La República Oriental del Uruguay, ha adoptado estándares internacionales en el marco de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), e integra junto a 122 Jurisdicciones el Foro Global sobre Transparencia e Intercambio de Información Fiscal en Materia Tributaria de dicha Organización, desde su fundación en setiembre de 2009.

Dicho Foro Global tiene por objeto fundamental que los países miembros puedan adoptar los estándares internacionales en la materia, a través del diagnóstico por un sistema de evaluación entre pares, con las recomendaciones correspondientes. El establecimiento de acuerdos de intercambio de información entre las jurisdicciones es una de las recomendaciones realizadas.

La principal fuente de los estándares internacionales sobre intercambio de información fiscal es el Artículo 26 del Modelo de la OCDE para Convenios Tributarios sobre la Renta y el Capital.

Los estándares contemplan el intercambio de información fiscal entre los Estados Parte, siendo la información proporcionada estrictamente confidencial.

Otra fuente de los estándares internacionales sobre intercambio de información fiscal es el Modelo de la OCDE para Acuerdos sobre Intercambio de Información Fiscal. Este modelo fue elaborado con el objeto de promover la cooperación internacional en materia tributaria mediante el intercambio de información, en el combate de las prácticas fiscales perniciosas. Si bien su alcance es más limitado que el de los Convenios para evitar la Doble Imposición, los aspectos relacionados con el intercambio de información se encuentran regulados en detalle.

En cuanto al contenido de los estándares, en términos generales se refieren a:

a) Intercambio a requerimiento de la información fiscal que sea previsiblemente relevante para la administración y aplicación de los tributos del otro Estado Parte.
b) Inexistencia de restricciones cuyo fundamento sea el secreto bancario o la falta de interés fiscal para el Estado que debe obtener y proporcionar la información.
c) Disponibilidad de información confiable y de los medios para obtenerla.
d) Manejo confidencial de la información proporcionada por cada Estado Parte.

Nuestro país adoptó estándares internacionales en materia de intercambio de información fiscal, en el marco de Convenios para evitar la Doble Imposición, con varios Estados y como en el presente caso en los Acuerdos relativos al Intercambio de Información en Materia Tributaria.

El Acuerdo Tipo de la OCDE identifica "la falta de intercambio efectivo de información" como uno de los criterios clave en la determinación de las prácticas fiscales perjudiciales.

El Acuerdo representa el nivel de intercambio efectivo de información para los propósitos de la iniciativa de la OCDE sobre prácticas fiscales perjudiciales.

Es importante que los centros financieros en todo el mundo cumplan con los estándares de intercambio de información fiscal establecidos en el documento.

El presente proyecto de Ley que se somete a consideración del Señor Presidente de la Asamblea General, se alinea con los estándares referidos y contempla las medidas para defender la integridad de los sistemas tributarios contra el impacto de la falta de cooperación en materia de intercambio de información tributaria, cumpliendo con el propósito de lograr la igualdad de condiciones en la comunidad internacional.

Nuestro país adoptó estándares siguiendo las recomendaciones emanadas del Foro Global sobre Transparencia e Intercambio de Información Tributaria, suscribiendo Convenios sobre Intercambio de Información Tributaria con Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Chile, Dinamarca, Francia, Guernsey, Groenlandia, Islandia, Islas Feroe, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Sudáfrica y Suecia.

TEXTO

El Acuerdo consta de un Preámbulo y 12 Artículos.

Artículo 1- Ámbito del Acuerdo

Artículo 2 - Jurisdicción

Artículo 3 - Impuestos comprendidos

Artículo 4 – Definiciones generales.

Artículo 5 - Intercambio de información previo requerimiento

Artículo 6 - Inspecciones fiscales en el extranjero

Artículo 7 - Posibilidad de denegar un requerimiento

Artículo 8 - Confidencialidad

Artículo 9 - Costos

Artículo 10 - Procedimiento de acuerdo mutuo

Artículo 11 - Entrada en vigor

Artículo 12 – Terminación.

En atención a lo expuesto y reiterando la conveniencia de la suscripción de este tipo de Convenios, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera al Señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020

Montevideo, 26 FEB 2016

PROYECTO DE LEY

ARTICULO ÚNICO.- Apruébase el ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPÚBLICA DE SUDÁFRICA PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN EN MATERIA TRIBUTARIA, suscrito en Pretoria el 7 de agosto de 2015.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SUDÁFRICA PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN EN MATERIA TRIBUTARIA

Informe

Al Senado:

La finalidad de este Acuerdo es promover la cooperación internacional en materia tributaria a través del intercambio de información con la República de Sudáfrica.

Para que las Administraciones Tributarias sean capaces de evitar la evasión y fraude fiscal es que se firman este tipo de acuerdos y las partes a través de sus instrumentos deberán facilitar la documentación que resulte relevante.

Por lo que se debe dotar a las Administraciones Tributarias de los medios adecuados para que determinen su soberanía tributaria.

La República Oriental del Uruguay ha adoptado estándares internacionales en el marco de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) e integra el Foro Global sobre Transparencia e intercambio de información fiscal en materia tributaria de dicha Organización.

El Modelo de la OCDE para Acuerdos sobre intercambio de información fiscal es una fuente de los estándares internacionales; dicho modelo se elaboró con el fin de promover la cooperación internacional en materia tributaria mediante intercambio de información en el combate de las prácticas fiscales perniciosas.

El contenido de los estándares en términos generales refieren a:

a) intercambio a requerimiento de la información fiscal que sea previsiblemente relevante para la administración y aplicación de los tributos del otro Estado Parte, **b)** inexistencia de restricciones cuyo fundamento sea el secreto bancario o la falta de interés fiscal para el Estado que debe obtener y proporcionar la información, **c)** disponibilidad de información confiable y de los medios para obtenerla y **d)** manejo confidencial de la información proporcionada por cada Estado Parte.

El presente proyecto de Ley se alinea con estándares referidos y contempla las medidas para defender la integridad de los sistemas tributarios contra el impacto de la falta de cooperación en materia de intercambio de información tributaria, cumpliendo con el propósito de lograr la igualdad de condiciones en la comunidad internacional.

Uruguay adoptó estándares internacionales en materia de intercambio de información fiscal, en el marco de Convenios para evitar la Doble imposición con varios Estados y como en los Acuerdos relativos al Intercambio de Información en Materia Tributaria.

Uruguay ha adoptado estándares de acuerdo a recomendaciones del Foro Global sobre Transparencia e intercambio de Información Tributaria, suscribiendo Convenios sobre

intercambio de Información Tributaria con países de la región y entre ortos Dinamarca, Francia, Guernsey, Groenlandia, Islandia, Islas Feroe, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Sudáfrica y Suecia.

El texto consta de un Preámbulo y 12 Artículos.

Artículo 1: Ámbito de acuerdo.
Artículo 2: Jurisdicción.
Artículo 3: Impuestos comprendidos.
Artículo 4: Definiciones Generales
Artículo 5: Intercambio de información previo requerimiento
Artículo 6: Inspecciones fiscales en el extranjero
Artículo 7: Posibilidad de denegar un requerimiento
Artículo 8: Confidencialidad
Artículo 9: Costos
Artículo 10: Procedimiento de Acuerdo Mutuo
Artículo 11: Entrada en Vigor
Artículo 12: Terminación

Se regula en el acuerdo el **ámbito de aplicación** del mismo **(art, .1),** como así también la **jurisdicción (art.2)** y la no obligatoriedad de brindar información que no obre en poder de las personas que se encuentran en su jurisdicción.

Dentro del **artículo 3** se regula los **impuestos comprendidos**, y se listan, ya se trate de Uruguay (lit. a) como de Sudáfrica (lit. b), aplicándose a los actuales impuestos como los que se añadan o sustituyan a los actuales.

Se establece en el **artículo 4** bajo el título de **Definiciones Generales** los términos que se utilizan en el acuerdo; tales como "sociedad", "autoridad competente", "derecho penal", "asuntos penales fiscales", "información", "persona", "sociedad cotizada en Bolsa", "clase principal de acciones", "mercado de valores reconocido", "fondo o plan de inversión conocida", "parte requerida", "parte requirente", "impuesto" entre otros, los cuales deben ser rigurosamente definidos a efectos de reducir el riesgo en la interpretación de los mismos.

En el **artículo 5** se regula la manera en que se llevará a cabo el **intercambio de información** por cada Parte Contratante, regulando además la forma en que se recabará la información cuando la brindada sea insuficiente; teniendo presente cada Parte lo que regula su derecho interno. Estableciendo la forma en que se solicitará la misma, (mayor detalle posible especificado por escrito, identidad de personas, períodos entre otros).

Se establece en el **artículo 6** lo relativo a las **Inspecciones fiscales en el extranjero**, las que se efectuarán a efectos de entrevistar personas y examinar registros y se describe la forma en que las mismas se llevarán a cabo.

Asimismo, el **artículo 7** regula la existencia de la **posibilidad de denegar un requerimiento** de asistencia y reglamentando las situaciones en que el mismo se negará.

El Acuerdo regula en su **artículo 8 la Confidencialidad** con que las Partes Contratantes manejarán tanto la información proporcionada como la recibida, estableciéndose cuando y a quienes puede ser revelada y en qué casos no.

Los **Costos** ya sean directos o indirectos que las Partes soportarán en los casos en que se proporcione asistencia se regulan en el **artículo 9** del Acuerdo.

En el **artículo 10** bajo el nombre de **Procedimiento de Acuerdo Mutuo**, se normaliza el procedimiento para el caso de que surjan dificultades o dudas entre las Partes relacionadas con la aplicación o la interpretación del Acuerdo; estableciéndose la posibilidad que tienen las citadas partes de convenir otras formas de resolución de disputas.

Los dos últimos artículos del Acuerdo que son **el 11 y 12**, los cuales regulan la **Entrada en Vigor y la Terminación** respectivamente y se establece la forma en que cada Parte actuará.

Por las razones expuestas precedentemente la Comisión de Asuntos Internacionales aconseja al Plenario la aprobación del proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 14 de abril de 2016.

ENRIQUE PINTADO
Miembro Informante

LUIS LACALLE POU

JORGE LARRAÑAGA

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO

PABLO MIERES

CONSTANZA MOREIRA

MÓNICA XAVIER

Texto del Acuerdo

PREÁMBULO

CONSIDERANDO que el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Sudáfrica ("las Partes") han realizado durante mucho tiempo esfuerzos internacionales de manera activa en la lucha contra crímenes financieros y otros, incluyendo la focalización en el financiamiento del terrorismo;

CONSIDERANDO que las Partes desean mejorar y facilitar los términos y condiciones que gobiernan el intercambio de información en materia tributaria;

EN VIRTUD DE LO CUAL las Partes desean concluir el siguiente Acuerdo que contiene las obligaciones solamente por parte de las Partes,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 1

ÁMBITO DEL ACUERDO

Las Partes, a través de sus autoridades competentes se prestarán asistencia mediante el intercambio de la información previsiblemente relevante para la administración y la aplicación del Derecho interno de las Partes relativa a los impuestos a que se refiere el presente Acuerdo, incluyendo la información previsiblemente relevante para la determinación, liquidación y recaudación de dichos impuestos, el cobro y ejecución de reclamaciones tributarias respecto a personas sujetas a dichos impuestos, o la investigación en materia tributaria o enjuiciamiento en casos en materia penal tributaria en relación a dichas personas. La información se intercambiará de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo y se tratará de manera confidencial según lo dispuesto en el Artículo 8. Los derechos y garantías reconocidos a las personas por la legislación o la práctica administrativa de la Parte requerida seguirán siendo aplicables siempre que no impidan o atrasen indebidamente el intercambio efectivo de información.

ARTÍCULO 2

JURISDICCIÓN

La Parte requerida no estará obligada a facilitar información que no obre en poder de sus autoridades o que no esté en posesión o bajo el control de personas que se hallen en su jurisdicción territorial.

ARTÍCULO 3

IMPUESTOS COMPRENDIDOS

1. Este Acuerdo aplicará a los siguientes impuestos establecidos por las Partes:

   (a) en el caso de Uruguay, todos los impuestos establecidos o administrados por el Gobierno de Uruguay; y

   (b) en el caso de Sudáfrica:

      (i) el impuesto normal;

      (ii) el impuesto retenido sobre regalías;

      (iii) el impuesto a los dividendos;

      (iv) el impuesto retenido sobre intereses;

      (v) el impuesto sobre artistas y deportistas extranjeros; y

      (vi) el impuesto al valor agregado.

2. Este Acuerdo se aplicará también a los impuestos de naturaleza idéntica que se establezcan después de la fecha de la firma del Acuerdo que se añadan a los actuales o los sustituyan, o impuestos sustancialmente similares si las Partes así lo acordaran. La autoridad competente de cada Parte notificará a la otra sobre cambios sustanciales en las leyes que puedan afectar las obligaciones de aquella Parte en virtud del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4

DEFINICIONES GENERALES

1. En este Acuerdo

(a) el término "Uruguay" significa el territorio de la República Oriental del Uruguay, y cuando sea usado en sentido geográfico significa el territorio en el cual las leyes tributarias se aplican, incluyendo el área marítima bajo los derechos de soberanía o jurisdicción de Uruguay de conformidad con el derecho internacional y la legislación nacional; y

(b) el término "Sudáfrica" significa la República de Sudáfrica, y cuando sea usado en sentido geográfico incluye el mar territorial de la misma así como cualquier área fuera del mar territorial, incluyendo la plataforma continental, que ha sido o pueda ser designada en lo sucesivo, bajo las leyes de Sudáfrica y de acuerdo con la ley internacional, como un área dentro de la cual Sudáfrica pueda ejercer sus derechos soberanos de jurisdicción;

(c) el término "sociedad" significa cualquier persona jurídica o cualquier entidad que sea tratada como persona jurídica a efectos tributarios;

(d) el término "autoridad competente" significa:

(i) en el caso de Uruguay, el Ministro de Economía y Finanzas o un representante autorizado del Ministro; y

(ii) en el caso de Sudáfrica, el Comisionado del Servicio de Impuestos de Sudáfrica o un representante autorizado del Comisionado;

(e) el término "derecho penal" significa todas las disposiciones legales penales designadas como tales según el derecho interno, independientemente de que se encuentren comprendidas en la legislación fiscal, en el código penal o en otros cuerpos de leyes;

(f) el término "asuntos penales fiscales" significa los asuntos fiscales que entrañen una conducta intencionada susceptible de enjuiciamiento conforme al derecho penal de la Parte requirente;

(g) el término "información" significa todo dato, declaración, documento o registro con independencia de su naturaleza;

(h) el término "medidas para recabar información" significa las leyes y procedimientos administrativos o judiciales que permitan a la Parte requerida obtener y proporcionar la información solicitada;

(i) el término "persona" comprende las personas físicas, las sociedades y cualquier otra agrupación de personas;

(j) el término "sociedad cotizada en Bolsa" significa toda sociedad cuya clase principal de acciones se cotice en un mercado de valores reconocido siempre que sus acciones cotizadas estén a disposición inmediata del público para su venta o adquisición. Las acciones pueden ser adquiridas o vendidas "por el público" si la compra o venta de las acciones no está restringida implícita o explícitamente a un grupo limitado de inversores;

(k) el término "clase principal de acciones" significa la clase o clases de acciones que representen la mayoría de los derechos de voto y del valor de la sociedad;

(l) el término "mercado de valores reconocido" significa cualquier mercado de valores convenido entre las autoridades competentes de las Partes;

(m) el término "fondo o plan de inversión colectiva" significa cualquier vehículo de inversión colectiva, independientemente de su forma jurídica. El término "fondo o plan de inversión colectiva público" significa todo fondo o plan de inversión colectiva siempre que las unidades, acciones u otras participaciones en el fondo o en el plan estén a disposición inmediata del público para su adquisición, venta o reembolso. Las unidades, acciones u otras participaciones en el fondo o en el plan están a disposición inmediata del público para su compra, venta o reembolso si la

compra, venta o reembolso no está restringida implícita o explícitamente a un grupo limitado de inversores;

(n) el término "Parte requerida" significa la Parte contratante a la que se solicita que proporcione o haya proporcionado información en respuesta a un requerimiento;

(o) el término "Parte requirente" significa la Parte contratante que presenta una solicitud de información o haya recibido información de la Parte requerida;

(p) el término "impuesto" significa cualquier impuesto al que sea aplicable el presente Acuerdo; y

(q) el término "nacional" significa:

(i) en relación a Sudáfrica, cualquier persona física que posea nacionalidad o ciudadanía de Sudáfrica y cualquier persona jurídica o asociación cuyo status derive del derecho vigente en Sudáfrica; y

(ii) en relación a Uruguay, cualquier persona física que posea nacionalidad o ciudadanía uruguaya y cualquier persona jurídica, asociación u otra entidad cuyo status derive del derecho vigente en Uruguay.

2. En lo que respecta a la aplicación del presente Acuerdo en cualquier momento por una Parte, todo término no definido en el mismo tendrá, a menos que del contexto se infiera una interpretación diferente, el significado que tenga en ese momento conforme al derecho de esa Parte, prevaleciendo el significado atribuido por la legislación fiscal aplicable de esa Parte sobre el que resultaría de otras ramas del derecho de esa Parte.

ARTÍCULO 5

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN PREVIO REQUERIMIENTO

1. La autoridad competente de la Parte requerida proporcionará, previo requerimiento de la Parte requirente, la información para los fines previstos en el Artículo 1. Dicha información se intercambiará independientemente de si la misma es necesaria para los fines tributarios de la Parte requerida o si la conducta objeto de investigación pudiera constituir un delito penal según las leyes de la Parte requerida si dicha conducta hubiera ocurrido en el territorio de la Parte requerida. La autoridad competente de la Parte requirente sólo realizará un requerimiento de información conforme a este Artículo cuando no pueda obtener la información requerida por otros medios, excepto cuando recurrir a dichos medios diera lugar a dificultades desproporcionadas.

2. Si la información en posesión de la autoridad competente de la Parte requerida no fuera suficiente para poder dar cumplimiento al requerimiento de información, esa Parte recurrirá a todas las medidas que considere pertinentes para recabar la información con el fin de proporcionar a la Parte requirente la información solicitada, con independencia de que la Parte requerida pueda no necesitar dicha información para sus propios fines tributarios.

3. Si así lo solicita expresamente la autoridad competente de la Parte requirente, la autoridad competente de la Parte requerida proporcionará información en virtud del presente Artículo, en la medida permitida por su derecho interno, en forma de declaraciones de testigos y copias autenticadas de documentos originales.

4. Cada Parte garantizará que posee la autoridad, bajo los términos del Artículo 1, para obtener y proporcionar, a través de su autoridad competente y previo requerimiento:

   (a) información que obre en poder de bancos, otras instituciones financieras, y de cualquier persona, incluyendo agentes designados y fiduciarios, actuando en calidad representativa o fiduciaria;

(b) (i) información relativa a la propiedad de sociedades, sociedades personales, fundaciones y otras personas, incluida en el caso de planes de inversión colectiva, información sobre acciones, unidades y otras participaciones;

(ii) en el caso de fideicomisos, información sobre los fideicomitentes, fiduciarios y beneficiarios; y en el caso de fundaciones, información sobre los fundadores, miembros del consejo de la fundación y beneficiarios.

5. Este Acuerdo no crea a una Parte la obligación de obtener o proporcionar información sobre la propiedad respecto a sociedades cotizadas en Bolsa o fondos o planes de inversión colectiva públicos, a menos que dicha información pueda obtenerse sin ocasionar dificultades desproporcionadas.

6. Cualquier requerimiento de información será formulado con el mayor nivel de detalle posible especificando por escrito:

(a) la identidad de la persona sometida a inspección o investigación;

(b) el período respecto al cual la información es requerida;

(c) la naturaleza de la información requerida y la forma en que la Parte requirente preferiría recibirla;

(d) el propósito fiscal para el que se solicita la información;

(e) las razones para creer que la información requerida es previsiblemente relevante para la administración y ejecución tributaria de la Parte requirente, respecto a la persona identificada en el subapartado (a) de este apartado;

(f) los motivos para creer que la información solicitada se encuentra en la Parte requerida u obra en poder o es pasible de ser obtenida por una persona que se encuentra en la jurisdicción de la Parte requerida;

(g) en la medida en que se conozcan, el nombre y dirección de cualquier persona que se crea posee o pueda obtener la información solicitada;

(h) una declaración en el sentido de que el requerimiento es conforme con el derecho y las prácticas administrativas de la Parte requirente, de que si la información solicitada se encontrase en la jurisdicción de la Parte requirente la autoridad competente de la Parte requirente estaría en condiciones de obtener la información según el derecho de la Parte requirente o en el curso normal de la práctica administrativa, y de que es conforme con el presente Acuerdo;

(i) una declaración en el sentido de que la Parte requirente ha utilizado todos los medios disponibles en su propio territorio para obtener la información, salvo aquellos que dieran lugar a dificultades desproporcionadas.

7. La autoridad competente de la Parte requerida acusará recibo del requerimiento a la autoridad competente de la Parte requirente y realizará sus mayores esfuerzos para enviar la información solicitada a la Parte requirente con la mayor celeridad posible.

ARTÍCULO 6

INSPECCIONES FISCALES EN EL EXTRANJERO

1. Con un plazo razonable, la Parte requirente podrá solicitar que la Parte requerida permita a representantes de la autoridad competente de la Parte requirente ingresar al territorio de la Parte requerida, en la medida permitida bajo su derecho doméstico, para entrevistar personas y examinar registros con el previo consentimiento de los individuos u otras personas interesadas. La autoridad competente de la Parte requirente notificará a la autoridad competente de la Parte requerida el momento y el lugar de la reunión prevista con las personas implicadas.

2. A petición de la autoridad competente de la Parte requirente, la autoridad competente de la Parte requerida podrá permitir que representantes de la autoridad competente de la Parte requirente estén presentes en el momento apropiado de una inspección fiscal en el territorio de la Parte requerida.

3. Si se accede a la petición a que se refiere el apartado 2, la autoridad competente de la Parte requerida que realice la inspección deberá, tan pronto como sea posible, notificar a la autoridad competente de la Parte requirente el momento y el lugar de la inspección, la autoridad o persona autorizada para llevarla a cabo y los procedimientos y condiciones exigidos por la Parte requerida para la realización de la misma. Todas las decisiones respecto a la inspección serán tomadas por la Parte requerida que lleve a cabo la misma.

ARTÍCULO 7

POSIBILIDAD DE DENEGAR UN REQUERIMIENTO

1. La autoridad competente de la Parte requerida podrá denegar su asistencia:

(a) cuando el requerimiento no se formule de conformidad con este Acuerdo;

(b) cuando la Parte requirente no haya utilizado todos los medios disponibles en su propio territorio para obtener la información, excepto cuando recurrir a dichos medios diera lugar a dificultades desproporcionadas; o

(c) cuando la revelación de la información requerida fuera contraria al orden público (ordre public) de la Parte requerida.

2. Las disposiciones de este Acuerdo no impondrán a la Parte requerida ninguna obligación de proporcionar datos bajo privilegio legal, o proporcionar información que pudiera revelar cualquier secreto comercial, empresarial, industrial o profesional o un proceso comercial, a condición de que la información a la que se hace referencia en el apartado 4 del Artículo 5 no será tratada como tal secreto o proceso comercial por el sólo hecho de ajustarse a los criterios de dicho apartado.

3. No se denegará un requerimiento de información por existir controversia en cuanto a la reclamación tributaria que origine el requerimiento.

4. La Parte requerida no estará obligada a obtener o proporcionar información que, si estuviera en la jurisdicción de la Parte requirente, la autoridad competente de la Parte requirente no pudiera obtener bajo su derecho o en el curso normal de la práctica administrativa.

5. La Parte requerida podrá denegar un requerimiento de información si la información es requerida por la Parte requirente para administrar o hacer cumplir una disposición del derecho fiscal de la Parte requirente, o cualquier requisito relacionado con ella, que resulte discriminatoria contra un nacional de la Parte requerida en comparación con un nacional de la Parte requirente en las mismas circunstancias.

ARTÍCULO 8

CONFIDENCIALIDAD

1. Toda información proporcionada y recibida por las autoridades competentes de las Partes se tratará como confidencial.

2. Dicha información sólo podrá revelarse a las personas o autoridades (incluidos los tribunales y órganos administrativos) relacionadas con los propósitos especificados en el Artículo 1, y ser usada por esas personas o autoridades sólo para esos propósitos, incluyendo la resolución de cualquier recurso. Para dichos propósitos, la información podrá ser revelada en juicios públicos o en sentencias judiciales.

3. Dicha información no deberá ser usada para ningún propósito ajeno a los propósitos establecidos en el Artículo 1 sin el consentimiento expreso y escrito de la autoridad competente de la Parte requerida.

4. La información proporcionada a la Parte requirente bajo este Acuerdo no deberá ser revelada a ninguna persona o entidad o autoridad o ninguna otra jurisdicción sin el consentimiento expreso y escrito de la autoridad competente de la Parte requerida.

ARTÍCULO 9

COSTOS

A menos que las autoridades competentes de las Partes acordaran de otra manera, los costos indirectos incurridos en proveer asistencia serán de cargo de la Parte requerida, y los costos directos incurridos en proporcionar asistencia (incluyendo costos de contratar asesores externos en relación con litigios u otros) serán de cargo de la Parte requirente. Las autoridades competentes respectivas deberán consultarse de vez en cuando respecto a este Artículo, y en particular la autoridad competente de la Parte requerida deberá consultar con anticipación a la autoridad competente de la Parte requirente, si se espera que los costos de proveer la información respecto a un requerimiento específico sean significativos.

ARTÍCULO 10

PROCEDIMIENTO DE ACUERDO MUTUO

1. Cuando surjan dificultades o dudas entre las Partes en relación con la aplicación o la interpretación de este Acuerdo, las autoridades competentes respectivas harán lo posible por resolverlas mediante el mutuo acuerdo.

2. Adicionalmente a los acuerdos a que refiere el apartado 1, las autoridades competentes de las Partes podrán convenir mutuamente los procedimientos que deban seguirse en virtud de los Artículos 5, 6 y 9.

3. Las autoridades competentes de las Partes podrán comunicarse directamente entre sí a fin de llegar a un acuerdo al amparo del presente Artículo.

4. Si fuera necesario, las Partes podrán convenir otras formas de resolución de disputas.

ARTÍCULO 11

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor a los 30 días de la fecha de recibo de la última notificación escrita por las Partes del cumplimiento de todas las formalidades legales necesarias para la entrada en vigor. Una vez que entre en vigor, surtirá efecto:

(a) en materia penal tributaria a partir de esa fecha; y

(b) con relación a todos los demás aspectos contemplados en el Artículo 1 en esa fecha, pero sólo con relación a períodos fiscales que comiencen en o con posterioridad a esa fecha, o cuando no exista período fiscal, todas las obligaciones tributarias que surjan en esa fecha o posteriormente.

ARTÍCULO 12

TERMINACIÓN

1. El presente Acuerdo mantendrá vigencia hasta que sea terminado por cualquiera de las Partes.

2. Cualquiera de las Partes podrá terminar el presente Acuerdo mediante notificación escrita. Dicha terminación se hará efectiva el primer día del mes siguiente a la finalización de un período de seis meses contados a partir de la fecha de recepción de la notificación de terminación por la otra Parte. Todos los requerimientos recibidos hasta la fecha efectiva de terminación serán tratados en virtud de los términos de este Acuerdo.

3. En caso de que el Acuerdo termine, las Partes -seguirán obligadas por las disposiciones del Artículo 8 con respecto a cualquier información obtenida bajo este Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado y sellado este Acuerdo en español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. En caso de interpretaciones divergentes, prevalecerá el texto en inglés.

HECHO en Pretoria el día 7 de agosto de 2015.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SUDÁFRICA

Informe

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
ASESORIA TRIBUTARIA

Montevideo, 25 de enero de 2016

El Ministerio de Relaciones Exteriores remite para refrendo ministerial, un proyecto de ley a través del cual se aprueba el Acuerdo sobre Intercambio de Información en Materia Tributaria, celebrado entre la República de Sudáfrica y nuestra República Oriental del Uruguay.

Esta Asesoría ha participado activamente en la negociación del referido acuerdo en carácter de contraparte en representación del Ministerio de Economía y Finanzas, en razón de lo cual se considera que el proyecto adjunto está en condiciones de ser refrendado por el Sr. Ministro de Economía y Finanzas.

Fernando Serra
Director de la Asesoría Tributaria

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor senador Baráibar.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor presidente: en principio, voy a hacer una precisión sobre lo que debió modificarse. El texto propuesto decía: «Apruébase el Acuerdo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay…» y ahí debió agregarse «y el Gobierno de la República de Sudáfrica para el intercambio de información en materia tributaria, suscrito en Pretoria, República de Sudáfrica, el 7 de agosto de 2015».

Al texto que venía del Poder Ejecutivo le faltaban esas precisiones, que desde el punto de vista de las relaciones diplomáticas son muy importantes.

Algunos señores senadores reincidentes –estoy mirando a varios y de todos los partidos políticos– saben que en la legislatura pasada prácticamente me tenían alquilado para informar sobre estos puntos. Recuerdo la larga discusión que tuvimos cuando consideramos el acuerdo con Argentina que al final fue aprobado. Creo que es bueno que se haya aprobado en los términos establecidos, así como muchos otros que están en los informes presentados.

Hace cinco años, cuando comenzamos con este tema, había debates sobre la conveniencia de suscribir tratados para evitar la doble tributación o para el intercambio de información, que si bien son distintos, en muchos aspectos coliden o se superponen. Por ejemplo, el artículo 26 es común, su finalidad es evitar la doble tributación y establece el intercambio de información. Hoy en día los *Panama Papers* constituyen una materia de alcance mundial, sin embargo, el debate que se podría haber dado en aquella época hoy carece prácticamente de significado. Casualmente, estuve en Panamá hace pocos días y busqué en las librerías una revista que contiene todo el detalle de los Papeles de Panamá y toda la visión que tuvo ese país sobre el tema; allí queda muy claro que Panamá fue un paraíso fiscal, explícitamente decidido a serlo. Evidentemente, habían intentado restringir las libertades que se daban, pero llegado el momento, luego de los Papeles de Panamá, la situación se hizo insostenible. En definitiva, quería referirme a la revista *Portada*, en cuya carátula se dice: «Panamá en listas de todos los colores. Lo que el país ha hecho y lo que queda por hacer para dejar de figurar en las listas de centros financieros indeseables».

El señor Carlos Barsallo es socio de riesgo, ética e independencia en Deloitte Consultores S. A. en Panamá, una consultora de grandes empresas, no una organización popular ni nada que se le parezca. Él dice una frase que es bien sintomática y me parece que vale la pena que conozcamos; no me importa si no atienden al resto de mi intervención, pero creo que es importante que escuchen esto. El señor Barsallo afirma: «Todos tratamos de engañar a todos, pero hacemos ver que no nos damos cuenta».

Quiero agregar que todo el material que tengo está a disposición de todo aquel que desee consultarlo. Justamente, en el día de ayer estuve conversando alrededor de una hora con una pasante norteamericana sobre el financiamiento de los partidos políticos.

El señor Barsallo hace un informe muy pormenorizado, de siete páginas, acerca de por qué Panamá fue y es un paraíso fiscal. A raíz de la aparición de los Papeles de Panamá viene al caso la frase: «Todos tratamos de engañar a todos, pero hacemos ver que no nos damos cuenta». Me parece que esto sintetiza la gran farsa que se da a nivel internacional en esta materia de los paraísos fiscales, aunque la OCDE está haciendo un gran esfuerzo para cambiar esa situación. Sé que para muchos señores senadores era casi una mala palabra –tal vez han cambiado su opinión, lo cual me alegraría–, ya que hablar de la OCDE era como mencionar a un enemigo; creo que a esta altura ya se ha entendido que es un organismo de los grandes países. Incluso, Uruguay está por participar en una comisión especial que tiene la OCDE como un organismo subsidiario. Si bien es cierto que defiende los grandes intereses de los países del primer mundo –de Europa y de Estados Unidos–, en el año 2008 se empezaron a dar cuenta de que los impuestos que debían pagar las empresas multimillonarias eran desviados hacia algunos de los paraísos fiscales, que estaban en pleno auge.

Debo decir que, según recuerdo, Panamá –al igual que Uruguay– se promovió mucho como plaza financiera. Se utiliza un lenguaje elegante al hablar de «plaza financiera», pero en realidad, si uno ve en qué consiste, puede corroborar que incluye todas las normas que constituyen lo que hoy se conoce como paraíso fiscal.

Me he permitido hacer esta introducción porque el tema no me es ajeno; por el contrario, lo he estudiado mucho y me alegro de este sentimiento de que hay que avanzar decididamente sobre la transparencia. Estamos avanzando hacia el intercambio de información, algo que actualmente hacemos de forma bilateral, pero en dos o tres años más estos acuerdos serán multilaterales y automáticos; ya no será necesario suscribir tratados entre países. Es cierto que todavía quedan muchos países que no han adherido a este mecanismo –entre ellos está Uruguay– porque tal vez las cosas todavía no están lo suficientemente maduras como para poder aplicarlo; es fuerte y requiere una ingeniería de administración financiera de la que nuestro país no dispone. Sin duda, ya vamos por ese camino porque es evidente que hay un antes y un después de los Papeles de Panamá. Si no he entendido mal, se está por nombrar una comisión en este ámbito para estudiar el tema, lo que me parece excelente. Estaremos profundizando, nada más ni nada menos, que en un tema que es la razón de ser del funcionamiento del sistema financiero, tanto a nivel nacional como internacional.

Pido disculpas nuevamente por esta introducción, porque reconozco que tiene algo de descarga anímica. Recuerdo cuando hace cuatro o cinco años discutía sobre estos temas y sentía que estaba hablando sobre algo esotérico o traído de otro mundo, que a nadie le interesaba, ni era trascendente. Recuerdo que en aquel momento recibí críticas…

(Campana de orden).

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- La Mesa ruega a los señores senadores que cesen los murmullos en sala para poder atender la exposición del señor miembro informante.

Puede continuar el señor senador Baráibar.

SEÑOR BARÁIBAR.- Le agradezco, señor presidente. Esperemos que no se arme un zafarrancho como en el día de ayer, con la intervención de dos señores senadores.

En realidad, hay varios señores senadores que hacen como que no me escuchan, pero lo hacen, porque sé que es un tema que le importa a todo el mundo; a algunos más que a otros. Y también sé que a algunos partidos les importa más que a otros. Si nos fijamos en la lista de los que figuran en los Papeles de Panamá, sería bueno que se revisara y, al lado del nombre de cada uno, se pusiera un paréntesis que dijera: «se presume que pertenece o está vinculado a tal partido».

(Dialogados).

–Probablemente, casi ninguno –espero que ninguno, pero no puedo poner las manos en el fuego por todos– sea del Frente Amplio, pero presumo que sí los haya de otros partidos –que no voy a nombrar– y, sobre todo, de grandes asociaciones empresariales que tienen sus vínculos…

SEÑOR LACALLE POU.- Empiece por orden alfabético.

SEÑOR BARÁIBAR.- El señor senador Lacalle Pou, que en el día de ayer hizo una interrupción absolutamente fuera de lugar para referirse a otro señor senador, me pide que dé nombres.

(Campana de orden).

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- La Mesa solicita al señor senador Baráibar que se limite a informar sobre el tema en cuestión.

Puede continuar el señor senador.

SEÑOR BARÁIBAR.- Estoy en el tema, señor presidente; simplemente, no debí haber hecho referencia al señor senador Lacalle Pou porque no debo hacer alusiones. Tengo algunos años en este oficio y sé qué es lo que corresponde, por lo que pido disculpas.

(Interrupciones).

–La finalidad de este acuerdo con Sudáfrica es promover la cooperación internacional en materia tributaria a través del intercambio de información. Ya he hecho las aclaraciones sobre el texto que se va a votar.

Para que las administraciones tributarias sean capaces de evitar la evasión y fraude fiscal es que se firma este tipo de acuerdos y las partes, a través de sus instrumentos, deberán facilitar la documentación que resulte relevante. Para ello se debe dotar a las administraciones tributarias de los medios adecuados para que estas puedan determinar su soberanía tributaria.

La República Oriental del Uruguay ha adoptado estándares internacionales en el marco de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico –OCDE– e integra el Foro Global sobre Transparencia e Intercambio de Información Fiscal en Materia Tributaria de dicha organización. El modelo de la OCDE para acuerdos sobre intercambio de información fiscal es una fuente de los estándares internacionales; dicho modelo se elaboró con el fin de promover la cooperación internacional en materia tributaria mediante el intercambio de información en el combate de las prácticas fiscales perniciosas.

Quiero decir que esto fue redactado por el señor senador Pintado, a quien aprovecho para hacerle un reconocimiento porque era el encargado de presentar este informe. El senador Pintado me dijo: «Carlos, como vos te encargabas en la legislatura pasada de todos los tratados de doble tributación, ahora, cada vez que viene uno a la Comisión de Asuntos Internacionales, me lo encargan a mí». Yo creo que no está mal porque nosotros tenemos afinidad; además, le he dado toda la información que precisaba. Como dije, este documento lo redactó él y el homenaje es a la calidad intelectual de la frase: «El modelo de la OCDE para acuerdos sobre intercambio de información fiscal es una fuente de los estándares internacionales; dicho modelo se elaboró con el fin de promover la cooperación internacional en materia tributaria mediante el intercambio de información en el combate de las prácticas fiscales perniciosas». Y quiero que lo que voy a decir quede especialmente subrayado: esto fue redactado antes de que se conocieran los Papeles de Panamá.

El contenido de los estándares en términos generales se refiere a: a) intercambio a requerimiento de la información fiscal que sea previsiblemente relevante para la administración y aplicación de los tributos del otro Estado parte; b) inexistencia de restricciones cuyo fundamento sea el secreto bancario –¡vaya si discutimos no sé en cuántas ocasiones sobre el secreto bancario– o la falta de interés fiscal para el Estado que debe obtener y promocionar la información; c) disponibilidad de información confiable y

de los medios para obtenerla y d) manejo confidencial de la información proporcionada por cada Estado parte.

El presente proyecto de ley se alinea con los estándares referidos y contempla las medidas para defender la integridad de los sistemas tributarios contra el impacto de la falta de cooperación en materia de intercambio de información tributaria, cumpliendo con el propósito de lograr la igualdad de condiciones en la comunidad internacional.

Uruguay adoptó estándares internacionales en materia de intercambio de información fiscal –me parece que la pregunta que me hizo el señor senador Bordaberry tiene que ver con esto– en el marco de convenios para evitar la doble imposición con varios Estados, como en los acuerdos relativos al intercambio de información en materia tributaria.

Uruguay ha adoptado estándares de acuerdo con las recomendaciones del Foro Global sobre Transparencia e Intercambio de Información Tributaria y suscribió convenios sobre intercambios de información tributaria con países de la región, entre otros, con Dinamarca, Francia, Guernsey, Groenlandia, Islandia, islas Feroe, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Sudáfrica y Suecia.

El texto consta de un preámbulo y 12 artículos, que simplemente voy a mencionar porque la información está en poder de todos los señores senadores. Artículo 1.º, Ámbito del acuerdo; artículo 2.º, Jurisdicción; artículo 3.º, Impuestos comprendidos; artículo 4.º, Definiciones generales; artículo 5.º, Intercambio de información previo requerimiento; artículo 6.º, Inspecciones fiscales en el extranjero; artículo 7.º, Posibilidad de denegar un requerimiento; artículo 8.º, Confidencialidad; artículo 9.º, Costos; artículo 10.º, Procedimiento de acuerdo mutuo; Artículo 11.º, Entrada en vigor, y Artículo 12.º, Terminación.

Se regula en el acuerdo el ámbito de aplicación del mismo –artículo 1.º–, como así también la jurisdicción –artículo 2.º– y la no obligatoriedad de brindar información que no obre en poder de las personas que se encuentran en su jurisdicción.

Dentro del artículo 3.º se regulan los impuestos comprendidos y se listan, ya se trate de Uruguay –literal a)– como de Sudáfrica –literal b)–, aplicándose a los actuales impuestos como a los que se añadan o sustituyan a los actuales.

Se establecen en el artículo 4.º bajo el título «Definiciones generales» los términos que se utilizan en el acuerdo, tales como: «sociedad», «autoridad competente», «derecho penal», «asuntos penales fiscales», «información», «persona», «sociedad cotizada en Bolsa», «clase principal de acciones», «mercado de valores reconocido», «fondo o plan de inversión conocida», «parte requerida», «parte requirente», «impuesto», entre otros. Estos deben ser rigurosamente definidos, a efectos de reducir el riesgo en su interpretación, y subrayo que lo mismo figura en el tratado.

En el artículo 5.º se regula la manera en que se llevará a cabo el intercambio de información por cada parte contratante y, además, la forma en que se recabará la información cuando la brindada sea insuficiente, teniendo presente cada parte lo que regula su derecho interno y estableciendo la forma en que se la solicitará: mayor detalle posible, especificado por escrito, identidad de personas y períodos, entre otros.

El artículo 6.º refiere a las inspecciones fiscales en el extranjero, las que se efectuarán a fin de entrevistar personas y examinar registros. Se describe la forma en que se llevarán a cabo.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿Me permite una interrupción señor senador?

SEÑOR BARÁIBAR.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Puede interrumpir el señor senador Bordaberry.

SEÑOR BORDABERRY.- Señor presidente: estoy siguiendo atentamente la exposición realizada por el señor senador Baráibar, quien se aceleró a último momento y eso hizo que se me complicara un poco seguirlo. Observé que antes de entrar al articulado, mencionó a la pasada, los convenios para evitar la doble imposición.

Del informe del Ministerio de Relaciones Exteriores que figura en el repartido que se nos entregó parece surgir que en este caso no vamos a seguir el modelo de los tratados que contemplan evitar la doble imposición e intercambiar información tributaria, sino el modelo de la OCDE, que es exclusivamente sobre información tributaria.

La primera pregunta que quiero hacerle al señor senador es si tenemos un convenio aparte para evitar la doble imposición con Sudáfrica, lo que para nosotros es muy importante porque nos parece que el modelo que hay que seguir es el de los convenios para evitar la doble imposición, como el que tenemos con España –en el período pasado votamos el intercambio de información tributaria porque venía en el convenio para evitar la doble imposición– y con Hungría. También estamos dispuestos a votar este tipo de acuerdo con Estados Unidos porque si bien no tenemos un convenio para evitar la doble imposición, la propia legislación norteamericana sí prevé normas para evitar la doble imposición a sus ciudadanos.

¿Cuál es el peligro de esto? Que hoy en día el modelo de la OCDE va exclusivamente por la información tributaria y no tiene como objetivo evitar la doble imposición. De esa forma los perjudicados son los países más pequeños, como Uruguay, porque los ciudadanos de los países de la OCDE que poseen inversiones en países como el nuestro

pagan impuestos por la inversión aquí y en su país de origen. En cambio, si tuviéramos un convenio para evitar la doble imposición, no pagarían en el país de origen en virtud del impuesto que pagan en Uruguay, lo que nos haría más atractivos y ayudaría a defender la soberanía tributaria. Por eso hemos insistido ante la Cancillería varias veces acerca de no tomar el modelo de la OCDE, que refiere exclusivamente a la información tributaria, y sí adoptar el otro modelo, es decir, la buena política que se aplicó con algunos países en el período anterior –no digo que sea de otros Gobiernos– que apuntaba al doble contenido, lo que nos parece muy importante. De no hacerse así, Uruguay estaría resignando soberanía tributaria y ayudando al país, que no nos da un beneficio tributario, a gravar a quien invierte acá. Por tanto, me parece importante saber si con la República de Sudáfrica tenemos o no un convenio para evitar la doble imposición.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Puede continuar el señor miembro informante.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor presidente: he comprendido perfectamente la exposición realizada por el señor senador Bordaberry. Tengo bien presentes algunos intercambios que hemos tenido respecto a este tema en años anteriores.

No estoy en condiciones de afirmarlo o negarlo, aunque presumo que no. ¿En qué me fundamento para decir eso? En la última página del repartido hay un informe de la Asesoría Tributaria del Ministerio de Economía y Finanzas que dice: «El Ministerio de Relaciones Exteriores remite para refrendo ministerial, un proyecto de ley a través del cual se aprueba el Acuerdo sobre Intercambio de Información en Materia Tributaria, celebrado entre la República de Sudáfrica y nuestra República Oriental del Uruguay.

Esta asesoría ha participado activamente en la negociación del referido acuerdo en carácter de contraparte en representación del Ministerio de Economía y Finanzas, en razón de lo cual se considera que el proyecto adjunto está en condiciones de ser refrendado por el Sr. ministro de Economía y Finanzas».

Pienso que si se hubiera considerado habría alguna referencia, por lo que presumo que su ausencia indica que no hay un tratado para evitar la doble tributación, pero de todas maneras simplemente estoy haciendo una especulación sobre la marcha. Voy a pedir al embajador Jorge Luis Jure, director de tratados, y al contador Fernando Serra, director de la asesoría tributaria, que se pongan en contacto con el señor senador Bordaberry porque sé que tiene una legítima inquietud en esta materia. Tal vez si conversa con las dos personas que están más informadas en la actualidad y que hacen el seguimiento fino del tema, podrá aclarar sus dudas.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR BARÁIBAR.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Puede interrumpir el señor senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- El razonamiento que hace el señor senador Bordaberry es el que hacemos todos, incluido el Poder Ejecutivo, que es el de tratar de conseguir acuerdos para evitar la doble tributación cuando se negocia el tema de la información. En muchos casos lo conseguimos, como en el de Argentina –que es el mejor acuerdo que firmó el Uruguay–, y en otros, como en el de Brasil –otro país muy cercano–, a último momento no lo logramos porque las autoridades brasileñas dijeron que su Parlamento no iba a aprobar el acuerdo para evitar la doble imposición y era preferible comenzar con el tema del intercambio de información.

Un razonamiento lógico sería que con aquellos países que no firmamos para evitar la doble tributación, tampoco firmemos el intercambio de información, pero aquí hay otro problema. Independientemente de que en el mundo existen reglas, hay algunas que no están escritas. Nos guste o no, los pronunciamientos de la OCDE se cumplen. Para muchos países poderosos, como los europeos, Estados Unidos y Canadá, que tienen gran capital y son los que invierten, aquellos que no cumplen con los preceptos de la OCDE no están en condiciones de recibir las mejores inversiones, que tienen su origen, sobre todo, en los fondos previsionales de esos países. Hay países que están en la lista gris, o incluso en la negra; la elección de los colores es arbitraria, pero naturalmente tienen significación negativa. En el caso de Uruguay, lo cierto es que si no firma acuerdos de intercambio de información, puede caer en esa lista –como lo estuvo en algún momento– y quedar afuera de la posibilidad de recibir la inversión más calificada. Para ello no solo se necesita que el país tenga determinado calificativo de parte de las empresas especializadas, sino también la autorización de los países correspondientes. Los que no califican o están en listas grises o negras, no reciben inversión.

Por tanto, nosotros estamos en una situación de tensión: queremos que haya inversión, y para eso necesitamos que no haya doble tributación –porque ningún capital va a venir para tributar dos veces–, pero a la vez, si no firmamos una cantidad de acuerdos de intercambio de información, no salimos de la lista gris y somos sancionados.

Al principio, Uruguay optó por tener una cantidad de acuerdos de cooperación y de intercambio de información con países con los que no tenía un comercio muy importante. Recuerdo que el acuerdo de intercambio de información con Vietnam llevó una larga discusión, y había una cantidad importante de países con los cuales firmar acuerdos para intentar salir de esa lista; sin embargo, se

nos trasmitió con mucha fuerza que los acuerdos se tenían que hacer con países relevantes.

Entonces, creo que todos estamos tratando de que en la discusión de los acuerdos esté el tema de evitar la doble tributación, pero no nos podemos dejar estar por lo que, en algunos casos, aunque eso no se logre, igual debemos votar el intercambio de información en materia tributaria. Reitero que aquí hay una tensión que hay que manejar; se trata de un equilibrio difícil. No podemos negarnos a todos los acuerdos de intercambio de información en materia tributaria que no vengan acompañados del acuerdo para evitar la doble tributación. En eso estamos.

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Puede continuar el señor miembro informante.

SEÑOR BARÁIBAR.- La explicación del señor senador Michelini –que fue muy clara y la comparto en su totalidad– contribuye a entender un tema que, a veces, si nos atenemos estrictamente a los términos en los que está planteado, resulta poco comprensible. A su vez, entiendo que sea un punto de vista que pueda compartir quien habla y no otros señores senadores…

SEÑOR AGAZZI.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota).

–19 en 24. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor miembro informante.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR BARÁIBAR.- El señor senador Bordaberry me solicita una interrupción, seguramente a raíz de la espléndida intervención del senador Michelini sobre la materia.

Con mucho gusto le concedo la interrupción.

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Puede interrumpir el señor senador Bordaberry.

SEÑOR BORDABERRY.- Entre sus consejos a los escritores, Ernest Hemingway recomendaba nunca adjetivar y dejar que el lector –en este caso quien escucha– sea quien lo haga, pero siempre es bueno escuchar adjetivos del señor senador Baráibar.

Creo que este tema es mucho más profundo e importante de lo que nos imaginamos. Celebro coincidir con el oficialismo en cuanto al objetivo de que lo mejor es que existan tratados para evitar la doble imposición junto con el de intercambio de información tributaria. Insisto: lo celebro y estoy seguro de que la Cancillería debe coincidir en este punto. Este es un tema exclusivamente de estrategias para lograrlo, de momentos, y al respecto voy a relatar una breve historia. Cuando recién llegamos a esta casa, uno de los primeros asuntos que se sometieron a la aprobación fue un tratado de información tributaria que no preveía evitar la doble imposición con Francia, e hicimos este planteamiento. Después nos enteramos de que Francia había amenazado con retirar inversiones si, por nuestra exigencia de tener también un acuerdo para evitar la doble imposición, no aprobábamos el intercambio de información tributaria. Creo que eso es inaceptable; lo digo como oriental, como uruguayo. Discúlpenme; a mí no me presionen con esas cosas, sea Francia o el que sea. Pero se votó.

Después vinieron una serie de tratados con la buena técnica, algunos de poca relevancia. Recuerdo el de Groenlandia –con el que no creo que tengamos un gran canal de inversiones y de información tributaria– y el de islas Feroe; ¿será para beneficiar al hincha que aparece en la publicidad de la celeste? Luego vinieron los tratados con Argentina y con España, ambos con la buena política, y los votamos. Un día apareció el acuerdo con Brasil y otra vez dijimos que no era bueno; exigimos el acuerdo para evitar la doble imposición, pero como los brasileños dijeron que su Parlamento no lo votaba, nosotros claudicamos, bajamos las banderas y lo votamos. Además, como se recordará, cuando aprobamos ese tratado la Cancillería de la época nos dijo que había un compromiso de Brasil en el sentido de estudiarlo y aprobarlo pronto. Entonces, todos nos miramos escépticos. Y voy a citar al exsenador Abreu y su frase de cabecera cuando se trata de Brasil: «Preocupate cuando te digan *infelizmente*». «Infelizmente no lo podemos aprobar ahora, sino más adelante», nos dijeron, y nunca más lo hicieron.

¿Qué importancia tiene todo esto? Uruguay está renunciando a cobrar impuestos por inversiones de más de mil millones de dólares por año para que se instalen acá, pero resulta que ese dinero al que renuncia nuestro fisco y que los uruguayos necesitamos, está siendo cobrado por los fiscos de esos otros países. Entiendo que hay presión de los países de la OCDE en el sentido de incluirnos en esas listas grises o negras. Eso es cierto, pero si vamos al fondo del asunto, ¿quiénes nos incluyeron en esas listas y nos exigieron que se realizaran tratados de información tributaria con jurisdicciones relevantes? Brasil y Argentina. Fueron Brasil y Argentina los que, en la comisión de la OCDE, pidieron que Uruguay fuera incluido en la lista gris. Uruguay no estuvo atento en participar de esa comisión para plantear que aceptaba esa condición, pero a cambio de que le dieran la doble imposición. Por eso, cada vez que se discute sobre estos temas nos parece importante destacar la necesidad de que nuestra Cancillería sea muy estricta y, sobre todo, trate de defender el dinero que necesitamos en el Uruguay, evitando que nuestras renuncias favorezcan a los países extranjeros.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Queremos despedir a los niños del colegio Woodlands que hoy nos visitan. Les damos los buenos días y les deseamos que tengan una buena jornada.

Continúa en el uso de la palabra el miembro informante, señor senador Baráibar.

SEÑOR HEBER.- ¿Me concede una interrupción, señor senador?

SEÑOR BARÁIBAR.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Guillermo Besozzi).- Puede interrumpir el señor senador Heber.

SEÑOR HEBER.- Gracias, señor presidente.

Me parece importante hacer una reflexión. Coincido plenamente con lo que ha dicho el señor senador Bordaberry, porque yo participé de esa discusión e hice cuestionamientos, pero el cuestionamiento era previo. Cuando se presentó la reforma tributaria y pasamos del concepto de la imposición territorial a la renta mundial, tuvimos una gran discusión. Hasta aquel momento nuestro país no cobraba por las inversiones en el exterior; no necesitaba tratados para evitar la doble tributación porque a los uruguayos que invierten en el mundo –que no son muchos, aunque ojalá lo fueran, porque generarían riqueza y la podrían traer acá– no les cobrábamos. Sin embargo, en el primer período del Frente Amplio, el contador Astori –en aquel entonces ministro de Economía y Finanzas– propuso esa reforma e introdujo el cambio de concepto, que consiste en salir de la renta territorial para ir a la renta mundial, abriendo así, a mi juicio, la posibilidad de que los demás países hicieran reclamos al nuestro por el tema de la renta de sus empresas aquí.

(Ocupa la presidencia el señor Raúl Sendic).

–Creo que hay que tener presente ese elemento y la evolución que se ha producido, y por eso coincido plenamente con la idea de que no alcanza con un tratado solo de intercambio de información que lo único que busca es perseguir las inversiones que tienen acá, de modo de cobrar allá. Antes eso no pasaba; no necesitábamos tratados para evitar la doble tributación sencillamente porque no existía. Quien invertía acá, fuera nacional o extranjero, pagaba acá, y si había uruguayos que invertían afuera, nosotros no reclamábamos renta acá. No creo que las cifras de la DGI sean muy abultadas en cuanto a la renta de uruguayos que invierten en el exterior; en cambio, sí lo son las de los extranjeros que no tributan en el Uruguay y lo hacen en su país de origen. Esa es la verdad: hemos perdido soberanía tributaria y la posibilidad de que muchas de las empresas que están acá tributen acá.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Continúa en el uso de la palabra el señor miembro informante.

SEÑOR BARÁIBAR.- En este interregno, a través del secretario de la comisión, el señor Vladimir de Bellis, hicimos la consulta al Ministerio de Relaciones Exteriores y nos han confirmado que no hay tratado para evitar la doble imposición con Sudáfrica.

Ya que en alguna medida estamos recordando un debate que es el mismo, aunque tiene distintos episodios y distintos momentos, me permito señalar lo siguiente. Cuando tuvimos que negociar –y el señor senador Michelini explicó muy bien el caso de Argentina y de Brasil–, nuestros negociadores estaban, como se dice vulgarmente, entre la espada y la pared porque, por un lado, conocían la necesidad de hacer un acuerdo y, por otro, se enfrentaban a las condiciones que la parte argentina nos quería imponer. Había dos imposiciones que mencionamos en reiteradas oportunidades –aunque con nulo éxito–, que eran muy importantes y que en el tratado con Argentina no se contemplaron. Esas imposiciones realmente eran fundamentales para defender los intereses de Uruguay de las intenciones que pudiera haber por parte de las diversas administraciones tributarias argentinas –la de Echegaray en aquel momento–, que pretendían entrometerse en los intereses económicos de nuestro país, generalmente vinculados con argentinos. Concretamente, había dos normas: una de ellas establecía que el tratado no iba a ser retroactivo y, efectivamente, el tratado con Argentina incluyó la no retroactividad en la investigación de los datos. La otra norma, que viene más al caso mencionar, establece que no se aceptarán inspecciones fiscales del país requirente –en este caso, Argentina– en el país requerido, es decir, Uruguay. Y el tratado que estamos considerando con Sudáfrica admite esas condiciones. Voy a leer el artículo 6 –pero imaginemos que esto no es con Sudáfrica, sino con Argentina–, que dice así: «Con un plazo razonable, la Parte requirente» –supongamos que es Argentina– «podrá solicitar que la Parte requerida» –Uruguay– «permita a representantes de la autoridad competente de la Parte requirente» –Argentina– «ingresar en territorio de la Parte requerida» –Uruguay– «en la medida permitida bajo su derecho doméstico, para entrevistar personas y examinar registros con el previo consentimiento de los individuos u otras personas interesadas. La autoridad competente de la Parte requirente notificará a la autoridad competente de la Parte requerida el momento y el lugar de la reunión prevista con las personas implicadas».

Por su parte, el numeral 2 dice: «A petición de la autoridad competente de la Parte requirente, la autoridad competente de la Parte requerida podrá permitir que representantes de la autoridad competente de la Parte requirente estén presentes en el momento apropiado de una inspección fiscal en el territorio de la Parte requerida». Esta frase –imaginemos lo que podrían ser los organis-

mos fiscalizadores argentinos metidos en los organismos uruguayos– no figura en el tratado con Argentina, esto no existe, pero se aceptó con Sudáfrica. Tal vez se piense que no va a tener mayores consecuencias, pero viendo el texto y su alcance, es bueno tenerlo presente para valorar, aunque sea tardíamente, lo que se hizo en aquel momento.

No quiero extender mucho más mi exposición, señor presidente, pero sí mencionar que el artículo 7 regula la posibilidad de denegar un requerimiento de asistencia y reglamenta las situaciones en las que dicho requerimiento se denegará.

En su artículo 8.º, el acuerdo regula la confidencialidad con que las partes contratantes manejarán tanto la información proporcionada como la recibida, estableciéndose cuándo y a quiénes puede ser revelada y en qué casos no.

Los costos, ya sean directos o indirectos, que las partes soportarán en los casos en que se proporcione asistencia, se regulan en el artículo 9.º del acuerdo.

En el artículo 10, bajo el nombre de «Procedimiento de acuerdo mutuo», se normaliza el procedimiento para el caso de que entre las partes surjan dificultades o dudas relacionadas con la aplicación o la interpretación del acuerdo, estableciéndose la posibilidad que tienen las citadas partes de convenir otras formas de resolución de disputas.

Los dos últimos artículos del acuerdo, que son el 11 y el 12, regulan la entrada en vigor y la terminación del tratado.

Señor presidente: esta es una breve síntesis de lo que consagra este acuerdo, pues el texto completo obra en poder de cada uno de los señores senadores.

Con las aclaraciones, observaciones y modificaciones de tipo formal –que hacen a los protocolos que en materia diplomática existen– que se realizaron al proyecto presentado por el Poder Ejecutivo, la Comisión de Asuntos Internacionales, por la unanimidad de sus miembros, recomienda la aprobación de esta iniciativa.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto de ley.

(Se vota).

–19 en 21. **Afirmativa.**

En discusión particular.

Léase el artículo único del proyecto de ley.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- «Artículo único.- Apruébase el Acuerdo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Sudáfrica para el Intercambio de Información en Materia Tributaria, suscrito en Pretoria, República de Sudáfrica, el 7 de agosto de 2015».

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota).

–20 en 22. **Afirmativa.**

Queda aprobado el proyecto de ley, que se comunicará a la Cámara de Representantes.

(No se publica el texto del proyecto de ley aprobado, por ser igual al considerado).

16) HOMENAJE AL ESCRITOR TOMÁS DE MATTOS

SEÑOR MICHELINI.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR MICHELINI.- Señor presidente: según lo conversado con los coordinadores de bancada, proponemos que el 8 de junio, después de la media hora previa, se rinda homenaje al escritor Tomás de Mattos, recientemente fallecido.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Oportunamente se votará.

17) CREACIÓN DE LA COMISIÓN ESPECIAL CON FINES LEGISLATIVOS A PARTIR DE LOS LLAMADOS «PAPELES DE PANAMÁ» Y JURISDICCIONES SIMILARES, PARA LA PREVENCIÓN DEL FRAUDE FINANCIERO, LA DEFRAUDACIÓN Y ELUSIÓN FISCAL, EL LAVADO DE ACTIVOS, Y PARA LA TRANSPARENCIA GLOBAL

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase una moción llegada a la Mesa.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- «Mocionamos para que se cree una comisión especial con fines legislativos a partir de los llamados Papeles de Pa-

namá y jurisdicciones similares, para la prevención del fraude financiero, la defraudación y elusión fiscal, el lavado de activos y la transparencia global. Esta comisión estará integrada por siete miembros». *(Firman los señores senadores Michelini, Martínez Huelmo, Mieres, Amorín y Delgado).*

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Señor presidente: el Frente Amplio, de acuerdo con el artículo 131 del Reglamento de la Cámara de Senadores, propone la creación de una comisión especial a la que pretende rotular: *Comisión especial con fines legislativos a partir de los llamados Papeles de Panamá y jurisdicciones similares, para la prevención del fraude financiero, la defraudación y elusión fiscal, el lavado de activos y la transparencia global*. Todo esto es conocido bajo la simplificación mediática de *Panama Papers*.

La información ha sido divulgada por el Consorcio Internacional de Periodistas de Investigación y, como es sabido, ha tenido repercusiones en materia tributaria, de lavado de activos, de ocultamiento de fondos, etcétera, en varios países. A partir de la aparición de esta información, el hecho internacional se tornó muy relevante. Es más, para el próximo 9 de mayo se anuncia otro gran caudal de información que, obviamente, será importante tener en cuenta y analizar en el seno de la comisión.

Sabemos que el Poder Ejecutivo, el Banco Central del Uruguay, la Secretaría Nacional para la Lucha contra el Lavado de Activos y el Financiamiento del Terrorismo, la Fiscalía de Corte y la Dirección General Impositiva vienen tomando medidas y están analizando los posibles efectos de toda esa información en nuestro país, es decir, su incidencia.

Señor presidente: creemos que la Cámara de Senadores debe asumir las responsabilidades que le encomienda la Constitución y abordar este asunto relevante.

A partir de la publicación de los denominados Papeles de Panamá, llama la atención –por lo menos a los proponentes– la sorprendente presencia de Uruguay entre los países donde más sociedades *offshore* se compraron. A raíz de ello, la Dirección General Impositiva comenzó a desarrollar operativos para saber si existe evasión fiscal por el mal uso de las sociedades *offshore*, ya sean panameñas o de otro lugar. Según información pública se estima que la DGI, con toda la información incautada, derivará en reliquidaciones de impuestos, en especial del impuesto a la renta de las personas físicas.

Entendemos que ante esta realidad la Cámara de Senadores debe tomar cartas en el asunto; de ahí, entonces, nuestra propuesta.

De comprobarse casos de evasión, la cuestión será saber qué normas y protocolos la propiciaron y, en consecuencia, qué cambios normativos habría que introducir para revertir esta situación. Concretamente, habría que promover las modificaciones necesarias para el perfeccionamiento de la legislación.

Ahora bien, esto que venimos diciendo apunta solo a un aspecto del tema. El otro problema de fondo es el de la elusión fiscal; el tradicionalmente denominado ahorro impositivo lícito solamente lo hacen aquellos que tienen muchos recursos, no así el contribuyente común. Si le preguntamos a un comerciante o ciudadano común si sabe lo que es una *offshore,* seguramente desconozca el alcance de este instrumento jurídico. Nosotros, como legisladores, tenemos el deber de velar por el cumplimiento del principio de legalidad, pero también por un principio fundamental para la república, que es el de igualdad. Ambos son fundamentales en materia tributaria. Por lo tanto, si existen personas de altos recursos económicos que no están tributando por sus riquezas, rentas o patrimonios porque aprovechan huecos o fisuras en la legislación, y a través de ingenierías jurídicas complejas y costosas logran librarse del pago de impuestos, nosotros, los legisladores, somos responsables de esos defectos, ya que se trata un tema clásico de legislación tributaria. Los estudios jurídicos y contables de todo el mundo –no lo vamos a descubrir– hacen su trabajo asesorando a sus clientes sobre cómo aprovechar esos huecos o fisuras en la legislación para hacerles ahorrar dinero. En el campo contrario, los legisladores debemos hacer nuestro trabajo: impedir que los más ricos, los que pueden pagar costosos honorarios y generar importante riqueza, no paguen impuestos.

Si los ricos y las grandes empresas –tema muy discutido actualmente a nivel mundial a raíz de los Papeles de Panamá– esconden su dinero para no pagar impuestos, el bienestar de las grandes mayorías peligra y los que sufren las peores consecuencias son los que menos tienen. No nos cabe la menor duda de ello. Esa inmensa mayoría no dispone de otro poder más que aquel que le confiere su participación en la conformación del poder democrático –integrando un Parlamento, por ejemplo–, y además necesita del Estado para satisfacer sus necesidades básicas en materia de salud, educación, vivienda, sistema previsional, etcétera.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

–Hace pocos días un periodista me preguntó si este planteo se resumía a un asunto entre ricos y pobres, y respondí que la naturaleza de este tema es de justicia.

Tradicionalmente, nuestra fuerza política, el Frente Amplio, ha defendido el sano y justo principio de que pa-

gue más el que tiene más, buscando que cada uno contribuya al gasto público según su capacidad económica. Ahora bien, si los que tienen más se las ingenian para no pagar y lo logran, entonces, señor presidente, no hay principio que valga, porque lo que ellos no pagan lo tienen que pagar otros, o recibir menos o peores servicios de los que, por derecho, se les debe. El único camino para luchar contra esa desigualdad es a través de la ley y ese es nuestro trabajo, el trabajo del Parlamento. Para ese fin creemos necesario conformar esta comisión especial.

Por si todo esto fuera poco, pensamos firmemente que el Senado de la república no debe estar ausente de la salvaguarda del prestigio ganado por Uruguay en materia fiscal, teniendo en cuenta que luego de un gran esfuerzo del Gobierno, muchas veces llevado adelante en soledad política, se logró salir de una categoría internacional sospechosa o inconveniente en cuanto a la transparencia fiscal, logrando ubicar a Uruguay en niveles de excelencia, lo que de manera innegable aporta beneficios para el país.

Este sería el alegato, en nombre del Frente Amplio, para promover la creación de esta comisión especial.

Muchas gracias.

SEÑOR BARÁIBAR.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor presidente: no tenemos la menor duda de que este tema tiene mucha actualidad. Por ejemplo, en el diario *El Observador* del día de hoy aparecen dos páginas que refieren a este tema. En una de ellas el título es: «El rol de los bancos en el lavado de dinero. El sistema financiero sigue jugando un papel fundamental en las operaciones de blanqueo». Y en la página 17, bajo el título «Presidente de Panamá reconoció debilidad del sistema financiero», se señala: «El escándalo planetario provocado por los llamados Papeles de Panamá mostró sistemas financieros nacionales "vulnerables", dijo ayer en Washington el presidente de ese país, Juan Carlos Varela, quien pidió un "diálogo respetuoso" sobre transparencia a nivel global.

Al hablar durante el 46.º Consejo de las Américas, en el Departamento de Estado, Varela dijo que esos papeles "revelan un problema global, que envuelve a muchos países cuyas estructuras legales y financieras aún son vulnerables" a procedimientos que "no representan el bien común"».

Y más adelante se dice: «El gobierno panameño instaló el viernes un comité de expertos, encabezado por el Premio Nobel de Economía Joseph Stiglitz, que evaluará el sistema financiero del país con la intención de proponer cambios para cerrar el paso a la evasión fiscal».

Creo que lo que propone el Senado en el día de hoy, con la firma de parlamentarios de todos los partidos, es algo de enorme trascendencia, y que este tema no solo debe tener difusión a nivel nacional, sino también internacional. Precisamente, dentro de unos días voy a estar en una reunión de la Copppal y voy a poner el ejemplo de Uruguay –que ojalá muchos sigan, aunque no tengo demasiada expectativa de que así sea– en cuanto a la decisión que van a tomar todos los partidos políticos uruguayos representados en el Senado de la república.

De manera que le deseo éxito a la comisión especial y espero que este trabajo tenga sus frutos. Personalmente, viajo a Panamá bastante seguido y conozco a varias de las personas que están en este tema, por lo que quedo a disposición de los integrantes de la comisión.

(Dialogados).

–Aclaro que nada de esto me lo paga el Parlamento. La semana que viene voy a la República Dominicana y tampoco me lo paga el Parlamento.

Reitero, entonces, que me pongo a disposición de los integrantes de la comisión si consideran de interés efectuar alguna consulta.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor presidente: voy a ser muy breve, casi como fundamento de voto.

El Partido Nacional históricamente ha votado todas las comisiones, ya sea con fines legislativos o de investigación, por lo que vamos a actuar en consecuencia, para esclarecer los hechos y legislar en la materia si hay que hacerlo.

Quiero destacar dos aspectos a los que hizo referencia el senador Martínez Huelmo. Uno de ellos es la evasión –que obviamente refiere a un mecanismo tributario– y el otro, la elusión, que no implica una infracción legal pero sí tiene en su centro, como bien se dijo, la desigualdad entre aquellos que por conocer el tema y tener capital pueden acceder a esta posibilidad, y los que siempre terminan pagando los impuestos. Esto lleva a no aprovechar toda la capacidad contributiva de los uruguayos.

De manera que reitero lo que señalé al principio: el Partido Nacional, como siempre, va a votar todo tipo de comisión que sea justa cuando el Senado así lo requiera.

Muchas gracias.

SEÑOR BORDABERRY.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BORDABERRY.- Señor presidente: antes que nada quiero hacer una aclaración. El artículo 97 del Reglamento del Senado expresa que cuando alguien tiene algún interés no puede votar, pero yo lo voy a hacer. Pese a que alguno ha señalado públicamente que tengo algo que ver con una sociedad panameña, no voy a abstenerme, porque no tengo ninguna relación.

Pero como no alcanza con afirmarlo –alguna vez escuché a algún senador decir algo así aquí–, previendo que este asunto se iba a tratar en el día hoy, le solicité a dos expertos en el tema –que incluso están inscriptos en el Banco Central del Uruguay– un informe sobre mi presunta o posible participación. Este informe lo tengo en mi poder y lo pongo a disposición del Cuerpo para que se reparta, porque siempre es bueno no solamente serlo, sino también parecerlo. Estos expertos han analizado toda la documentación y el informe es contundente en cuanto a que nunca tuve participación alguna en una sociedad de ese tipo, ni como accionista ni como director. Me parece que es bueno que todos, cuando hay algún tipo de cuestionamiento, demos el paso adelante y presentemos toda la información. También están a disposición del Cuerpo todas mis declaraciones juradas, que por más que son reservadas, no tengo ningún problema en ponerlas a disposición del que quiera verlas.

Sobre la creación de la comisión especial, que vamos a votar en forma afirmativa, quiero decir que cuando recibimos la propuesta del oficialismo nosotros solicitamos que se agregara «y jurisdicciones similares». ¿Por qué solicitamos que se hiciera este agregado? Porque no solamente estamos hablando de Panamá. A veces nos olvidamos de que las jurisdicciones más grandes de sociedades de este tipo están en los Estados Unidos de América: en Delaware y en Nevada. No sabemos por qué no se habla de eso; se habla de los Papeles de Panamá y de algún otro país, pero no de los de Estados Unidos, que son los más grandes de todos. Por ese motivo nos parecía bueno incluir otras jurisdicciones en la comisión especial.

Pero también hay otros lugares para investigar, como las Islas Vírgenes o la famosa isla de Jersey, en el Canal de la Mancha. La que tenía relación con las Islas Vírgenes era la sociedad Exor –que aparecía en el caso Ancap–, que estaba integrada por dos paraguayos de las Islas Vírgenes, con domicilio en Panamá, y estaba representada en el Uruguay por un diputado suplente del Frente Amplio. De manera que sería bueno que esto también se investigue.

En cuanto a la isla de Jersey, están los accionistas de Aratirí, la empresa Zamin Ferrous, y hay que ir a eso.

Hay que investigar todas estas cosas por lo que estamos viendo que sucede en Argentina y en Brasil. En Argentina parece que ya no recurren a este tipo sociedades, sino que directamente cargan la plata por todo el país, en las rutas. Y ya ni la cuentan, la pesan; el nuevo sistema que hay en Argentina es pesar el dinero y con él recorrer bóvedas y otras cosas. Esto nos lo muestran en la televisión todos los días. Y en Brasil, no voy a decir lo que ha sido el caso *Lava Jato*.

Además, nos parece importante la creación de esta comisión con fines legislativos pensando en tres proyectos de ley que hemos presentado, que creemos importante que se incluyan y se estudien. Se trata de proyectos contra la corrupción.

Hoy en día hay una tendencia a nivel internacional a que la evasión tributaria siga el mismo camino de la corrupción en cuanto a normas como las referidas al lavado, etcétera. Por tanto, creo que es importante crear el delito de enriquecimiento ilícito. Es decir, si alguien ingresa a la función pública con un patrimonio y a los cinco años se multiplicó por cinco, seis, siete o diez –o si ocurre lo que sucedió en la Argentina, donde, según se dice, se robaron un PBI entero–, esa persona debe venir a explicar de dónde sacó el dinero y, si no lo puede explicar, me parece que debería ser un delito.

El segundo proyecto de ley habla de que no prescriban los delitos de corrupción, de tal manera que quien se vea tentado a hacer esto sepa que hasta la tumba lo van a perseguir por los delitos de corrupción.

Y el último proyecto, que nos parece que es muy importante, tiene que ver con la ampliación de la figura del arrepentido, del informante, del agente encubierto. Todos estos hechos de corrupción, rutas de sociedades anónimas, etcétera –que van a El Entrevero o a donde sea– surgen porque alguien «canta». ¿Y quién «canta»? Un arrepentido, que habla porque le rebajan la pena. Entonces, gracias a eso hoy se destapa lo de Argentina, y también lo de la FIFA, con el presidente de la asociación de Estados Unidos que es atrapado por el FBI, quien se ampara en las normas del arrepentido y empieza a cantar y a tirar; así cayó Joseph Blatter y otros, e incluso llegó hasta acá.

Por lo tanto, sería bueno no solo quedarnos con la investigación de las jurisdicciones sino también buscar las soluciones legislativas para castigar estas modalidades que lamentablemente se han hecho tan populares en los últimos tiempos.

SEÑOR GANDINI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR GANDINI.- Muchas gracias.

Tal como se ha dicho aquí, vamos a acompañar la moción para constituir una comisión, como se prevé en el Reglamento del Senado, con fines legislativos. Si bien no se trata de una comisión investigadora porque no hay una denuncia concreta, encierra en sí misma una situación que se quiere investigar para conocer y legislar sobre ella. Es cierto que aquí puede haber fondos mal habidos, o producto de actividades delictivas, pero no solo eso. Tener una sociedad de esta naturaleza no es en sí misma una actividad delictiva; al menos hoy no lo es. Es cierto que a veces se intenta sustraer bienes o capitales de las obligaciones que se deben cumplir con un Estado, para no pagar impuestos, afectando al Estado y, por ende, a la sociedad, tal como señalaba el señor miembro informante. Y también es verdad que se intenta sustraer bienes y capitales para perjudicar los derechos de otros particulares: a veces los de los posibles o potenciales acreedores; en algunas ocasiones los relacionados a los derechos sucesorios; a veces los que resultan de la disolución de una sociedad conyugal o los relativos a una pensión alimenticia. Es decir que alguien puede ser pobre o insolvente en este país, pero realmente rico en otro; sustrae bienes del alcance de la mano del Estado, pero también perjudica derechos que la legislación nacional busca proteger. Al final, algunos que tienen buen asesoramiento terminan pasando por encima de las normas.

Así que creo que hacemos bien en trabajar sobre este tema en toda su dimensión, mirando todos los paraísos fiscales –no solo Panamá–, qué hay en ellos y cuánto de todo eso llega a nuestro país.

En la Cámara de Representantes estamos trabajando en un proyecto de ley sobre juegos que comprende el juego *on line*, que está prohibido en el Uruguay porque no tiene autorización, y sin embargo cualquier muchacho hoy en una computadora juega al póker, a la ruleta o a tantos otros que se ofrecen, con una simple tarjeta de crédito. Da la casualidad de que la enorme mayoría de esos sitios internacionales de juego *on line* está en los paraísos fiscales –como la isla de Man y Gibraltar– y atrás de todo eso está el lavado de activos, por supuesto. Entonces, la realidad a veces supera la velocidad con que el derecho se adapta.

Si esa es la cabeza con que se lleva adelante la creación de esta comisión, me parece muy bien. La idea no es buscar delincuentes –que puede haberlos– sino construir un derecho positivo que llegue a proteger los derechos de los ciudadanos y del Estado; a fin de cuentas, detrás del Estado, siempre están los ciudadanos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si nadie hace uso de la palabra, se va a votar la moción que ha sido leída.

(Se vota).

–31 en 31. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

La presidencia espera la propuesta de los nombres de cada uno de los partidos para la integración de esta comisión de siete miembros. En el momento en que llegue a la Mesa, lo comunicaremos.

18) HOMENAJE AL ESCRITOR TOMÁS DE MATTOS

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración la moción del señor senador Michelini para que en la sesión del miércoles 8 de junio, después de la media hora previa, se realice el homenaje propuesto.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota).

–29 en 30. **Afirmativa.**

19) SOLICITUDES DE LICENCIA E INTEGRACIÓN DEL CUERPO

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase una solicitud de licencia.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- «Montevideo, 4 de mayo de 2016

Señor presidente de la
Cámara de Senadores
Raúl Sendic
Presente

De mi consideración:

Por este intermedio solicito al Cuerpo me conceda licencia por asuntos particulares al amparo del artículo 1.º de la Ley n.º 17827 del 14 de setiembre de 2004, los días 10, 11 y 12 del corriente.

Solicito además se convoque al suplente respectivo.

Sin más saludo atentamente.

Marcos Carámbula. Senador».

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota).

–27 en 27. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se comunica al Cuerpo que, habiendo presentado nota de desistimiento el señor Juan Castillo, queda convocado el señor Eduardo Lorier, a quien ya se ha tomado la promesa de estilo.

20) ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el asunto que figura en quinto término del orden del día: «Proyecto de ley por el que se aprueba el *Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil*, suscrito en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre del año 2010. (Carp. n.º 441/2016 - Rep. n.º 244/2016)».

(Antecedentes).

Carp. n.° 441/2016 - Rep. n.° 244/2016

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE TURISMO

Montevideo, 22 DIC 2015

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de Ley adjunto, mediante el cual se aprueba el **ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**, suscripto en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre de 2010.

ANTECEDENTES

En 1944, cuando se firmó el Convenio de Chicago, en el que se establecen las lineas fundamentales de la aviación civil mundial, se enfatizó también que el desarrollo futuro de la aviación civil podría contribuir de manera importante a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones del planeta.

Han pasado más de sesenta años de aquel acontecimiento, y sin duda, esa visión se ha hecho realidad. Actualmente el transporte aéreo puede considerarse un pilar esencial de la sociedad global, tan gravitante en las rutinas de la sociedad como la medicina y las telecomunicaciones, y determinante del progreso social y la prosperidad económica. Con certeza se puede afirmar que el acceso a un servicio de transporte aéreo ya no es de ninguna manera un lujo, por el contrario, se trata de un factor esencial para la vida moderna.

Los beneficios de estar conectado con el resto del planeta mediante una red de rutas aéreas son cada vez mayores, desde el punto de vista de la facilidad de acceso, el ahorro de tiempo, las ventajas económicas y la seguridad. Este sector no sólo ha contribuido a la creación de riqueza en el mundo desarrollado, sino que también ha aportado enormes ventajas a las economías en vías de desarrollo, al ofrecer un campo abierto a su potencial para el comercio y el turismo.

El transporte aéreo constituye uno de los medios que más rápido crecimiento ha mostrado y de forma ininterrumpida.

Desde un punto de vista económico, es esencial para los negocios y el turismo; crea puestos de trabajo y facilita la expansión del comercio a nivel mundial, abriendo nuevas oportunidades de mercados. Además, satisface las necesidades de movilidad de una población creciente, y traslada productos y servicios con una rapidez mayor que cualquier otro modo de transporte, facilitando dicha globalización el acceso a la modernidad de las poblaciones más remotas de la tierra.

El sector genera millones de puestos de trabajo a escala mundial, entre directos e indirectos.

Asimismo miles de actividades se sustentan directamente en el gasto de los visitantes internacionales que llegan a los países por avión.

Esto demuestra la importancia de los visitantes extranjeros para aumentar el gasto (y el ingreso a los países receptores) en turismo, en rubros tales como hotelería, restaurantes, atracciones turísticas, transporte local, alquiler de vehículos, y otros.

El impacto económico mundial del sector es impresionante. El transporte aéreo hace una contribución muy significativa al PBI mundial. Si medimos en términos de PBI por trabajador, sin lugar a dudas, se trata de uno de los sectores más eficientes.

Los beneficios sociales del transporte aéreo se traducen en el enlace que éste proporciona a través de una red mundial, que conecta a personas, culturas y países.

Las actividades turísticas contribuyen a reducir la pobreza, proporcionando oportunidades de empleo, aumentando el cobro de impuestos y consiguientemente el ingreso estatal y fomentando la conservación de las áreas protegidas y el medio ambiente.

De igual manera, facilita el acceso a zonas lejanas donde otros modos de transporte no llegan o lo hacen de forma muy restringida. Los pobladores de esos lugares no dispondrían de muchos servicios esenciales para tener calidad de vida, hospitales, educación, correos y otros, sin la presencia de los aviones de transporte.

Por otra parte, la aviación es el medio de transporte de más reciente desarrollo, y por lo tanto el más moderno. Este hecho repercute en una contratación sencilla, con gran presencia de las nuevas tecnologías y con procedimientos informatizados y estandarizados a nivel mundial.

El avión es el medio de transporte más veloz, pero también el de más alto costo, por lo que se lo utiliza para transporte de viajeros y mercaderías de bajo peso y alto valor o de urgente necesidad, o para conectar a los lugares de difícil accesibilidad. Si bien es el más utilizado para largas distancias, en la actualidad ya es usado normalmente para distancias medias.

Los objetivos principales de este tipo de transporte son fomentar y facilitar el intercambio y flujo comercial, ajustado al cumplimiento de las normas y procedimientos legales establecidos en la legislación nacional y en los convenios y tratados internacionales.

A pesar de esta sencillez operativa, su alto coste convierte la gestión del transporte aéreo en un aspecto muy sensible dentro del sistema logístico.

Más importante aún, es un activo fundamental de infraestructura para la economía conectando a los negocios y la gente con los mercados y proveedores claves del exterior facilitando la ampliación de la economía basada en productos básicos (commodities), a una de servicios, tal como el turismo y de mercaderías de valor añadido.

El transporte sudamericano enfrenta los retos de promover un sistema competitivo y eficiente que responda a las tendencias tecnológicas, de mercado y de organización del transporte aéreo en el mundo.
En tal sentido el presente Acuerdo implica una liberalización de los derechos de tráfico, aumentando sensiblemente la capacidad (a través de un mayor número de frecuencias de mediano y largo recorrido), lo cual beneficia notoriamente la posición de la República Oriental del Uruguay.

A efectos de que el Acuerdo no colida con la legislación nacional, al ratificarlo Uruguay presentará una declaración interpretativa del Artículo 26, advirtiendo que las líneas aéreas designadas podrán usar en nuestro territorio medios de transporte de superficie de acuerdo con la normativa nacional vigente, juntamente con el transporte aéreo nacional de pasajeros y carga.

TEXTO

El Acuerdo consta de un Preámbulo y 40 Artículos.
Regula los derechos que las partes se otorgan, la seguridad operacional, así como la de la aviación y de la documentación de viaje, los derechos de aduana, las leyes sobre la competencia, la conversión de divisas y transferencia de ganancias, la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo, los servicios multimodales, el sistema de reserva por

computadora, la protección del medio ambiente y el intercambio de datos estadísticos.

En atención a lo expuesto y reiterando la conveniencia de la suscripción de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera al Señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020

Montevideo, 22 DIC 2015

PROYECTO DE LEY

ARTICULO 1°.- Apruébase el **ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL,** suscripto en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre de 2010.

ARTICULO 2°.- Comuníquese, etc.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

Informe

Antecedentes:

Este acuerdo (convenio multilateral) regula las operaciones aéreas entre los territorios de los países que lo ratifiquen, lo cual implica fomentar y desarrollar el tráfico aéreo facilitando la operación de las aerolíneas con la frecuencia y capacidad que requieran, con el aval y vigencia de la legislación migratoria y aeronáutica de cada país.

O sea que se establece el procedimiento y todo lo requerido para que una aerolínea esté autorizada a volar desde, o hacia o sobre otro Estado, negociando los derechos de tráfico y las libertades que las partes se conceden recíprocamente.

Este acuerdo consagra una política de "cielos abiertos", las cuales suelen contener los siguientes puntos clave:

- **Competencia en libre mercado:** no imposición de restricciones en los vuelos internacionales en lo que a número de aerolíneas, capacidad, frecuencias y aeronaves empleadas se refiere.
- **Precios y tarifas de mercado:** una tarifa sólo puede ser desautorizada si ambas partes así lo desean y únicamente en casos muy específicos.
- **Competencia en igualdad:** por ejemplo, las aerolíneas pueden establecer oficinas en el otro país y disponer de los beneficios que éstas generen de forma rápida y sin restricciones.
- **Acuerdos de cooperación económica:** las aerolíneas designadas pueden suscribir acuerdos de código compartido o alquilar aeronaves a compañías de cualquiera de ambos países o incluso de terceros según las normas vigentes. De manera opcional también se puede permitir que

aerolíneas y transportistas terrestres realicen operaciones de código compartido.

- **Asesoramiento para la resolución de conflictos.**
- **Libertad de servicios charter.**
- **Seguridad:** cada gobierno y/o aerolínea se compromete a mantener los mayores niveles posibles de seguridad aérea y a prestar asistencia al otro en determinadas circunstancias.

El convenio se ajusta a las normas establecidas en el Convenio de Chicago de 1944 (Convenio sobre Aviación Civil Internacional) referente a servicios aéreos regulares y no regulares (vuelos chárter) Las referencias legales y otros convenios a que se hace referencia fundamentalmente en materia de seguridad se encuentran vigentes y bien reseñados. .

A su vez procura promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia de líneas aéreas con la menor interferencia y regulación gubernamental (liberalización) de forma de que crezcan las oportunidades que ofrecen dichos servicios aéreos.

Asimismo la aprobación de este acuerdo facilita la expansión del transporte aéreo, beneficia a los usuarios y promueve la inserción del Uruguay en el mercado de América del Sur y el Caribe a través de la mejora en la conectividad.

Artículo 2

Otorgamiento de derechos

Se consagran todas las libertades del aire de la primera a la novena libertad en concordancia con la política de cielos abiertos que persigue el acuerdo.

- Primera libertad: Sobrevuelo sin aterrizaje.
- Segunda libertad: Escala para fines no comerciales (escala técnica)
- Tercera libertad: Desembarcar pasajeros, correo y carga embarcados en el Estado al que pertenece la línea aérea.

- Cuarta libertad: Embarcar pasajeros, correo y carga con destino al Estado al que pertenece la línea aérea.
- Quinta libertad: el derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados
- Sexta libertad: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados vía su propio territorio.
- Séptima libertad: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio.
- Octava libertad: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro estado (cabotaje).
- Novena libertad: Permiso referido a aerolíneas de un estado para operar en régimen de 7ª libertad a partir del tercer estado más allá de su territorio.

Artículo 3

Designación y autorización

Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario. **Se establecen 4 condiciones para aceptar las designaciones.**

Artículo 4

Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización en 4 casos específicos.

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de

imponer condiciones a las mismas, de forma temporal -o permanente en 4 casos que se especifican:

a) en caso de que consideren que la línea aérea no está constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y no tenga su oficina principal en el territorio .de dicha parte;
b) en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
c) en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Articulo 8 sobre Seguridad Operacional y el Articulo 9 sobre Seguridad de la Aviación; y,
d) en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos antes mencionados, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad Operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación,, los derechos enumerados en el párrafo I de este Artículo se ejercerán únicamente después que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 31 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5

Aplicación de las leyes y reglamentos nacionales a la entrada y salida del territorio a las aeronaves

Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o que regulen la explotación y navegación de dichas

aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de las demás Partes.

Artículo 6

Establece Inspección simplificada, Transito directo exento de derechos de aduana.

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros derechos similares.

Artículo 7

Reconocimiento de certificados

1. Los certificados aéreos, los certificados de aptitud, las licencias expedidas o convalidadas por cualquiera de las Partes y vigentes, serán reconocidas válidos por las demás Partes.
2. Se establecen algunos otros requisitos respecto a este tema.

Artículo 8

Seguridad operacional

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de CONSULTAS sobre las normas de seguridad operacional_aplicadas por las demás Partes en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeroportuarios tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada la solicitud.

2 - Se consagra la inspección en aeronaves a efectos de verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma se conforman a las normas en vigor establecidas en el Convenio.

3. Se consagra la suspensión o modificación del derecho de explotación por motivos de seguridad y en casos de urgencia.

Artículo 9

Obligación de proteger la Seguridad de la aviación contra actos de interferencia ilícita.

I. Se establece la obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, conforme a los convenios internacionales y protocolos que rigen esa materia.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad.

Y se establece un régimen de consultas en caso que se entienda que alguna de las partes se ha apartado de lo regulado en materia de seguridad.

Artículo 10

Seguridad de los documentos de viaje

Se consagra lo habitual en esta materia y que se estipula en esta clase de convenios.

Artículo 11

Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas

Artículo 12

Cargos a los usuarios serán Justos, razonables y no discriminatorios.

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, cargos o derechos superiores a

los que impone a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.

Celebración de consultas para determinar si los cargos son razonables.

Artículo I3

Derechos de aduana - Exoneración habitual en materia de derechos de aduana, impuestos indirectos, combustible, lubricantes, motores, equipos, provisiones de abordo , reservas de billetes, etc

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una o más líneas aéreas designadas de otra Parte, en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de restricciones sobre importaciones, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, que graven o afecten a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipos ordinarios de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, y a todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, destinados a la explotación o al servicio de las aeronaves de la línea aérea designada de otra Parte y que explote los servicios convenidos.

Artículo 14

Tributos a ganancias.

I. Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos, tributarán de acuerdo con la legislación de cada Parte.

2. Cuando exista entre las Partes un Acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

Artículo 15

Competencia leal para líneas aéreas designadas.

Cada línea aérea designada gozará de un trato no discriminatorio y de un entorno de competencia sana y leal al explotar rutas en virtud del presente Acuerdo, en el marco de las leyes sobre competencia de las Partes.

Artículo .16

Capacidad – Libertad para determinar frecuencias y capacidad de aeronaves.

I. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada por otra Parte determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.

Artículo 17

Tarifas: Libertad para fijarlas con 4 limitaciones detalladas.

Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado.

Artículo 18

Leyes sobre la competencia – Se establecen algunos incisos que regulan esta materia tendientes a evitar competencia desleal.

1. Las Partes se informaran acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y sus modificaciones, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo. Identificarán, además, a las autoridades encargadas de su aplicación.

Artículo 19

<u>Conversión de divisas y transferencia de ganancias sin limitaciones.</u>

Artículo 20

<u>Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra parte.</u>

Cada Parte , otorgará a las líneas aéreas designadas de otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

Artículo 21

<u>Personal no nacional y acceso a servicios locales - Ingreso de Personal de la línea aérea en el territorio de la otra parte</u>.

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte: traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección , comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de transporte aéreo., de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

Artículo 22

<u>Cambio de capacidad</u>.

Una línea aérea designada, operando transporte aéreo internacional, puede en: cualquier punto de cualquier tramo de las rutas convenidas, cambiar sin limitación el tipo o número de aeronaves utilizadas, a condición de que el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio ele la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de

retorno, el transporte al territorio de la Parte que ha designado sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

Artículo 23

Servicios de escala (se refiere a servicios de mantenimiento y asistencia en Tierra de las aeronaves a la llegada a los aeropuertos)

Cada aerolínea tiene Libertad para la autoprestaciòn de estos servicios o seleccionar los que crea adecuados

I. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las lineas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a llevar a cabo sus propios servicios de -escala; prestar servidos a una o varias Líneas aéreas; asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios ; y seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Cuando las normas internas de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o los proveedores debidamente autorizados.

Artículo 24

Códigos y arreglos de cooperación – Libertad para operaciones conjuntas, reservas de capacidad o acuerdos de código compartido

I. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización tales corno operaciones conjuntas, reserva de capacidad o acuerdos de códigos compartidos, con una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes una o varias líneas aéreas de un tercer país; y un proveedor de transporte 'de superficie de cualquier país a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos l) tengan la

autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva; en forma escrita en el itinerario que acompaña el billete electrónico, o en cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y verbalmente por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

Artículo 25

Arrendamiento – Se pueden utilizar aeronaves arrendadas.

Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las .leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan .la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

Artículo 26

Servicios Multimodales.

Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Articulo 27

Regula lo relativo a Sistemas de reserva por computadora (SRC)

Artículo 28

Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá, o hará que sus líneas aéreas prohíban, fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que la aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa su desembarque.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus flotas aéreas, sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 29

Se fomenta la Protección al medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos del Convenio y las políticas y orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 30

Se deben proporcionar Estadísticas e información entre las partes.

A requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 31

Regula régimen de Consultas

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, enmienda o cumplimiento del presente Acuerdo.

2. Dichas consultas se iniciarán dentro del plazo de treinta [30] días a partir de la fecha en que la otra parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes convengan otra cosa;

Artículo 32

Solución de controversias – En primer lugar se deben resolver mediante Consulta, en caso que subsista diferencia por vía diplomática y en última instancia mediante solución de controversias establecida en carta de Naciones Unidas.

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.

3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir .a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 33

Posibilidad de Enmiendas al acuerdo.

Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones del presente Acuerdo. Si es necesario .celebrar negociaciones, la Parte que proponga la enmienda será sede de las mismas y el Depositario notificará a las Partes el lugar y fecha de la reunión, a lo menos

con sesenta días de anticipación. Todas las .Partes podrán participar en las negociaciones. La o las enmiendas entrarán en vigor únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes.

Artículo 34

Registro en la OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados por el Depositario en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 35

Denuncia

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil), quien dentro de los diez (10) días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.

2. La denuncia se hará efectiva doce (12) meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte que denuncia retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.

Artículo 36

Depositario del acuerdo es la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

1. El original del presente Acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que será el Depositario del presente Acuerdo.

2. .El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo, esto es, a todos los Estados de la CLAC.

Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada

del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo l02 de la Carta de las Naciones Unidas y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional , de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. El Depositario deberá, asimismo, enviar a dichos funcionarios internacionales copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.
El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 32 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

Artículo 37 .Reservas

El presente Acuerdo admite reservas.

Artículo 38

Firma y ratificación

1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los Gobiernos de los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.

Artículo 39

Forma de Adhesión

Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea miembro de .la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 40 **Entrada en vigor**

l. El presente Acuerdo en1rará en vigor a los treinta (30) días a partir de la fecha de depósito del tercer .instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte a los treinta (30) días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.

Por las razones expuestas precedentemente la Comisión de Asuntos Internacionales aconseja al Plenario la aprobación del proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 14 de abril de 2016.

ENRIQUE PINTADO
Miembro Informante

LUIS LACALLE POU

JORGE LARRAÑAGA

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO

PABLO MIERES

CONSTANZA MOREIRA

MÓNICA XAVIER

Texto del Acuerdo

ACTA

Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de noviembre de 2010.

Los plenipotenciarios de Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se reunieron con motivo de la celebración de la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, en Punta Cana, República Dominicana, del 2 al 5 de noviembre de 2010, para la firma del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC.

Estuvieron representados y presentaron credenciales y plenos poderes en buena y debida forma los Gobiernos de los Estados siguientes:

Chile

Colombia

Costa Rica

Panamá

República Dominicana

Uruguay

La XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC adoptó el texto del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos.

De conformidad con el Artículo 38 dicho Acuerdo queda abierto a la firma durante la celebración de la Asamblea, en lugar y fecha antes indicados y posteriormente en la sede la Secretaría de la CLAC en la ciudad de Lima, Perú.

La Asamblea Ordinaria de la CLAC adoptó por consenso la siguiente resolución:

RESOLUCIÓN Nº A19-03

ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

Preámbulo

Los Gobiernos que suscriben, en adelante "los Estados Partes" o "las Partes" en el presente Acuerdo;

SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

CONSIDERANDO que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá la cooperación y el desarrollo de los países de la región latinoamericana;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los países de la región;

CONVENCIDOS de la conveniencia de optimizar los recursos aeronáuticos y la infraestructura de la región;

CONSCIENTES de la necesidad de desarrollar la industria aeronáutica y de contemplar los derechos e intereses de los usuarios;

EXPRESANDO su voluntad de coordinar sus políticas aeronáuticas en sus relaciones entre sí y con respecto a terceros países y sistemas de integración; y

AFIRMANDO su compromiso a favor de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la infraestructura y los terceros, así como de la facilitación y la protección del medio ambiente;

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1
Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo:

- "Autoridad Aeronáutica" es la entidad gubernamental designada en cada uno de los Estados Partes facultada para reglamentar el transporte aéreo internacional o su organismo u organismos sucesores;

- "Acuerdo" designa el presente Acuerdo y las correspondientes enmiendas;

- "Capacidad" es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de frecuencias o toneladas de carga ofrecidas en un mercado, semanalmente o durante otro período determinado;

- "Convenio" designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para los Estados Partes;

- "Línea aérea designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

- "Tarifas" significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares;

- "Territorio", con relación a un Estado, designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas, bajo la soberanía de dicho Estado;

- "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen la significación que han recibido en el Artículo 96 del Convenio; y

- "CLAC" designa a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Artículo 2
Otorgamiento de derechos

1. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:

- el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;

- el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;

- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes;

- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;

- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares combinados, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país. pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;

- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la Parte que ha concedido el derecho de cabotaje (octava y novena libertad); y

- los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos y a su opción:

- explotar vuelos en una o en ambas direcciones;

- combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;

- explotar servicios a puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden:

- omitir escalas en cualquier punto o puntos;

- transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;

- explotar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos, adoptando en todos los casos las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados;

- hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;

- transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquiera de las otras Partes; y

- combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente de su punto de origen; sin restricciones geográficas o de dirección y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 3
Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario.

2. Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:

- la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.

- la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;

- la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y

- la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.

3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la Parte que ha concedido la autorización.

Artículo 4
Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:

- en caso de que consideren que la línea aérea no está constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y no tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte;
- en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Articulo 8 sobre Seguridad Operacional y el Articulo 9 sobre Seguridad de la Aviación; y
- en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos antes mencionados, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad Operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 31 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5
Aplicación de las leyes

Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o que regulen la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de las demás Partes.

Artículo 6
Transito directo

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros derechos similares.

Artículo 7
Reconocimiento de certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por cualquiera de las Partes y vigentes, serán reconocidos como válidos por las demás Partes para explotar los servicios convenidos, a condición de que los

requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en cumplimiento del Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia respecto de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las demás Partes pueden pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por las demás Partes.

Artículo 8
Seguridad operacional

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por las demás Partes en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada la solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas cualquiera de las Partes llega a la conclusión de que otra Parte no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a dicha Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio queda convenido, además, que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de cualquiera de las Partes, que preste servicio hacia o desde el territorio de las demás Partes, podrá, cuando se encuentre en el territorio de alguna de estas últimas, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de esa Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma se conforman a las normas en vigor establecidas en el Convenio.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de cualquiera de las demás Partes.

5. Toda medida tomada por cualquiera de las Partes de conformidad con el párrafo 4 anterior, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Si se determina que cualquiera de las Partes sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, a que se refiere el párrafo 2 anterior, este hecho se

notificará al Secretario General de la OACI. También se notificará a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

Artículo 9
Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que las Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a las demás Partes de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con las demás Partes sobre dichas diferencias.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) anterior, para la entrada, salida o permanencia en su territorio. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cada Parte podrá solicitar que se permita a sus autoridades aeronáuticas llevar a cabo una evaluación en el territorio de otra Parte, de las medidas de seguridad que aplican, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para

la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizan de forma expedita.

7. Cuando cualquiera de las Partes tenga motivos razonables para creer que otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas, esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

Artículo 10
Seguridad de los documentos de viaje

1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre la creación, expedición, verificación y uso legítimos de los pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por ella o en su nombre.

3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida, sean de una calidad tal que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que, además, no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.

4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las normas y recomendaciones del Documento vigente de la OACI sobre esta materia.

5. Cada Parte conviene, además, en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con las otras Partes para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

Artículo 11
Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas

1. Las Partes convienen en establecer controles fronterizos eficaces.

2. A este respecto, cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9, Facilitación, al Convenio de Chicago relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.

Artículo 12
Cargos a los usuarios

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, cargos o derechos superiores a los que impone a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.

2. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes de cada Parte a las líneas aéreas de las otras Partes serán justos, razonables y no discriminatorios.

3. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen sus servicios e instalaciones, y alentará a unos y otros a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

Artículo 13
Derechos de aduana

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una o más líneas aéreas designadas de otra Parte, en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de restricciones sobre importaciones, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, que graven o afecten a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipos ordinarios de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, y a todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, destinados a la explotación o al servicio de las aeronaves de la línea aérea designada de otra Parte y que explote los servicios convenidos.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

- que se introduzcan en el territorio de una Parte por o en nombre de las líneas aéreas designadas de otra Parte;

- que se encuentren a bordo de las líneas aéreas designadas de una Parte a su llegada al territorio de otra Parte o al salir del mismo;

- que se lleven a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de una Parte al territorio de otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos; o

- que dichos productos se utilicen o consuman, entera o parcialmente, dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se adopte otra medida al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 14
Tributos

1. Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos, tributarán de acuerdo con la legislación de cada Parte.

2. Cuando exista entre las Partes un Acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

Artículo 15
Competencia leal

Cada línea aérea designada gozará de un trato no discriminatorio y de un entorno de competencia sana y leal al explotar rutas en virtud del presente Acuerdo, en el marco de las leyes sobre competencia de las Partes.

Artículo 16
Capacidad

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada por otra Parte determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.

2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el o los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las otras Partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes y compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.

4. Para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo, ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de otra Parte que presente para aprobación horarios, programas de servicios no regulares ni planes de operaciones, salvo cuando la normativa interna así lo exija y sobre una base no discriminatoria. En caso de que una Parte exija la presentación de tales datos, reducirá en lo posible los requisitos y procedimientos de la presentación que deben hacer las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

Artículo 17
Tarifas

Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de los Estados Partes se limitará a:

- impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;

- proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto; y
- requerir, si lo consideran útil, que se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas que se propongan cobrar las líneas aéreas de las otras Partes desde o hacia su territorio.

Artículo 18
Leyes sobre la competencia

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y sus modificaciones, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo. Identificarán, además, a las autoridades encargadas de su aplicación.

2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de las demás Partes, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo. El procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.

4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de otra Parte, o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre competencia.

5. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte.

6. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia, tomará en consideración las opiniones expresadas por otra la Parte y la cortesía y moderación internacionales.

7. La Parte, con arreglo a cuyas leyes sobre competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares, facilitará a las demás Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con las demás Partes en relación con dicha acción.

8. Las Partes autorizarán, en la medida que lo permitan sus leyes, políticas nacionales y obligaciones internacionales, a sus líneas aéreas y nacionales, a revelar a las autoridades competentes de cualquiera de las Partes, información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.

Artículo 19
Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Cada Parte, de conformidad con su legislación, permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y demás actividades conexas directamente vinculadas,

que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones ni discriminación, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

Artículo 20
Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Cada Parte, otorgará a las líneas aéreas designadas de otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

Artículo 21
Personal no nacional y acceso a servicios locales

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte:

- traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de transporte aéreo, de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y

- emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

Artículo 22
Cambio de capacidad

Una línea aérea designada, operando transporte aéreo internacional, puede en cualquier punto de cualquier tramo de las rutas convenidas, cambiar sin limitación el tipo o número de aeronaves utilizadas, a condición de que el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de retorno, el transporte al territorio de la Parte que ha designado sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

Artículo 23
Servicios de escala

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:

- llevar a cabo sus propios servicios de escala;

- prestar servicios a una o varias líneas aéreas;

- asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y

- seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Cuando las normas internas de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o los proveedores debidamente autorizados.

Artículo 24
Compartición de códigos y arreglos de cooperación

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización tales como operaciones conjuntas, reserva de capacidad o acuerdos de códigos compartidos, con:

- una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
- un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;
- a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos 1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

- verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- en forma escrita en el itinerario que acompaña el billete electrónico, o en cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y
- verbalmente por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

Artículo 25
Arrendamiento

Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

Artículo 26
Servicios multimodales

Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 27
Sistemas de reserva por computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio los criterios y principios del Código de conducta de la OACI, para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computador-

Artículo 28
Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá, o hará que sus líneas aéreas prohíban, fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que la aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa su desembarque.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas, sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 29
Protección al medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos del Convenio y las políticas y orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 30
Estadísticas

A requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 31
Consultas

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, enmienda o cumplimiento del presente Acuerdo.

2. Dichas consultas se iniciarán dentro del plazo de treinta [30] días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes convengan otra cosa.

Artículo 32
Solución de controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.

3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 33
Enmiendas

Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones del presente Acuerdo. Si es necesario celebrar negociaciones, la Parte que proponga la enmienda será sede de las mismas y el Depositario notificará a las Partes el lugar y fecha de la reunión, a lo menos con sesenta días de anticipación. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones. La o las enmiendas entrarán en vigor únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes.

Artículo 34
Registro en la OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados por el Depositario en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 35
Denuncia

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario, quien dentro de los diez (10) días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.

2. La denuncia se hará efectiva doce (12) meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte que denuncia retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.

Artículo 36
Depositario

1. El original del presente Acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que será el Depositario del presente Acuerdo.

2. El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo, esto es, a todos los Estados de la CLAC.

Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas; y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. El Depositario deberá, asimismo, enviar a dichos funcionarios internacionales copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.

El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 32 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

Artículo 37
Reservas

El presente Acuerdo admite reservas.

Artículo 38
Firma y ratificación

1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los Gobiernos de los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.

Artículo 39
Adhesión

Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 40
Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta (30) días a partir de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte a los treinta (30) días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.

2. El Depositario informará a cada Parte de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

HECHO en Punta Cana, República Dominicana, a 4 días de noviembre de 2010, en idiomas español, portugués e inglés y suscrito, en la fecha, por los siguientes Estados Miembros:

ESTADO	FIRMA	FECHA
Chile	[firma]	5/nov/2010
Colombia		
Costa Rica		

Panamá		
República Dominicana		5 NOV. 2010
Uruguay		5 NOV. 2010

RESOLUCIÓN Nº A19-15

CONSIDERANDO lo dispuesto en el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados que admite en su Artículo 25, la posibilidad de la aplicación anticipada de un Tratado que ha sido firmado,

Los Estados signatarios resuelven aplicar provisionalmente las disposiciones del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC.

ESTADO	FIRMA	FECHA
Chile		5/NOV/2010
Colombia		

Esc. Marta Visconti
Sub Directora de la
Dirección de Tratados del
Ministerio de Relaciones Exteriores

Costa Rica	____________	________
Panamá	____________	________
República Dominicana	____________	________
Uruguay	[signature]	5 nov. 2010

SEÑOR PRESIDENTE.- En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor senador Baráibar.

SEÑOR BARÁIBAR.- Señor presidente: antes que nada quiero pedir disculpas porque el Senado se ha reunido hoy para escucharme ya que de casualidad me ha tocado informar varios temas. Como saben muy bien, estoy de paso y no tienen por qué preocuparse: esta molestia la van a tener solo por el día de hoy ya que hasta dentro de un tiempo no voy a volver.

(Hilaridad).

–En la página 11 del informe se señalan los países que suscriben el acuerdo: Chile, Colombia, Costa Rica, Panamá, República Dominicana y Uruguay. Pregunté a la dirección de tratados que negoció estos temas, por qué no estaban incluidos tres países que para nosotros, en materia de comunicación aérea, son absolutamente relevantes: Argentina, Brasil y Paraguay, aunque Chile también lo es. Las razones que me dieron son las siguientes. En el caso de Paraguay, el tratado que hoy aprobamos tiene exactamente los mismos términos que este acuerdo. O sea que se negoció en forma separada, pero el nivel de los acuerdos es similar. Respecto a Brasil –hoy alguien hizo referencia a aquello de «infelizmente»–, de palabra accede a todos los derechos que Uruguay pide en materia de concesiones aéreas; reitero, de palabra, porque no han firmado nada. Esta es la versión que recibí por parte de aquellos que están en el día a día en esta negociación.

En el caso de Argentina hay que considerar que estamos en un período de transición en esta materia y, si bien hay un tema en el que no quiero entrar porque puede despertar demonios que estuvieron acá durante años, todos sabemos que una de las ideas que se manejó cuando se trató lo de la empresa Pluna era convertir el aeropuerto de Carrasco en una especie de *hub,* similar al papel que hoy cumple, de manera relevante, por ejemplo, Panamá. Cuando se intentó hacer, y efectivamente se hizo durante algún tiempo, inmediatamente las autoridades aeronáuticas impidieron que Uruguay operara como puerto *hub* y habilitaron lo que les convenía a ellos.

Entonces, con Argentina hay una situación en proceso de negociación, por lo que habrá que dejar que se decanten las aguas para poder pensar en la posibilidad de firmar un tratado relativo a la aviación. Por el momento, simplemente tenemos que manejarnos con lo que tenemos: el puente aéreo, las compañías que operan, el trabajo con Aeroparque y con Ezeiza y los viajes al aeropuerto de Carrasco. Hay muchas cosas que se van autorizando de hecho, pero no hay ningún tratado y, según lo que me han informado, no están dadas las condiciones para que en el corto plazo se pueda hacer un tratado de cielos abiertos como el que estamos considerando.

Con relación a este *Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil*, suscrito en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre de 2010, podemos decir que regula las operaciones aéreas entre los territorios de los países que lo ratifiquen, lo cual implica fomentar y desarrollar el tráfico aéreo facilitando la operación de las aerolíneas con la frecuencia y capacidad que requieran, con el aval y vigencia de la legislación migratoria y aeronáutica de cada país. O sea que se establece el procedimiento y todo lo requerido para que una aerolínea esté autorizada a volar desde, hacia o sobre otro Estado, negociando los derechos de tráfico y las libertades que las partes se conceden recíprocamente.

Este acuerdo consagra una política de cielos abiertos, que suele contener, entre otros, los puntos claves que voy a detallar: competencia en libre mercado –no imposición de restricciones en los vuelos internacionales en lo que a número de aerolíneas, capacidad, frecuencias y aeronaves empleadas se refiere–; precios y tarifas de mercado –voy a abreviar para ir más rápido–; competencia en igualdad; acuerdos de cooperación económica; asesoramiento para la resolución de conflictos; libertad de servicios chárter y seguridad.

El acuerdo se ajusta a las normas establecidas en el Convenio de Chicago de 1944 –Convenio sobre Aviación Civil Internacional– referente a servicios aéreos regulares y no regulares, o sea, vuelos chárter. Las referencias legales y otros convenios a que se hace referencia, fundamentalmente en materia de seguridad, se encuentran vigentes y bien reseñados. A su vez, procura promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia de líneas aéreas con la menor interferencia y regulación gubernamental –liberalización– de forma que crezcan las oportunidades que ofrecen dichos servicios aéreos.

En el artículo 2 se consagran todas las libertades del aire, de la primera a la novena, en concordancia con la política de cielos abiertos que persigue el acuerdo. Primera libertad: sobrevuelo sin aterrizaje; segunda libertad: escala para fines no comerciales, es decir, escala técnica; tercera libertad: desembarcar pasajeros, correo y carga embarcados en el Estado al que pertenece la línea aérea; cuarta libertad: embarcar pasajeros, correo y carga con destino al Estado al que pertenece la línea aérea; quinta libertad: el derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros Estados; sexta libertad: el derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial entre otros dos Estados vía su propio territorio; séptima libertad: el derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio; octava libertad: el derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro Estado, o sea, cabotaje; y novena libertad: permiso referido a aerolíneas de un Estado para operar en régimen de 7.ª libertad a partir del tercer Estado más allá de su territorio.

El artículo 3 tiene que ver con designaciones y autorizaciones.

El artículo 4 refiere a la negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización en cuatro casos específicos, que están enumerados en el acuerdo. No los voy a leer para no extenderme.

El artículo 5 alude a la aplicación de las leyes y reglamentos nacionales a la entrada y salida del territorio a las aeronaves.

El artículo 6 establece la inspección simplificada y el tránsito directo exento de derechos de aduana.

El artículo 7 versa sobre el reconocimiento de certificados.

El artículo 8 está referido a la seguridad operacional.

El artículo 9 tiene que ver con la obligación de proteger la seguridad de la aviación contra actos de interferencia ilícita.

El artículo 10 contiene lo relativo a la seguridad de los documentos de viaje.

El artículo 11 refiere a los pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas.

El artículo 12 establece que los cargos a los usuarios serán justos, razonables y no discriminatorios.

El artículo 13 dispone normas sobre derechos de aduana y la exoneración habitual en materia de derechos de aduana, impuestos indirectos, combustible, lubricantes, motores, equipos, provisiones de abordo, reservas de billetes, etcétera.

El artículo 14 refiere a los tributos a ganancias.

El artículo 15 tiene que ver con la competencia leal para líneas aéreas designadas.

El artículo 16 establece lo relativo a la capacidad y, dentro de ella, la libertad para determinar frecuencias y capacidad de aeronaves.

El artículo 17 está vinculado con las tarifas y la libertad para fijarlas con cuatro limitaciones detalladas.

El artículo 18 tiene que ver con leyes sobre la competencia y establece algunos incisos que regulan esta materia con el fin de evitar competencia desleal.

El artículo 19 trata de la conversión de divisas y transferencia de ganancias sin limitaciones.

El artículo 20 se refiere a la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra parte.

El artículo 21 dispone lo que atañe al personal no nacional y acceso a servicios locales, específicamente el ingreso de personal de la línea aérea en el territorio de la otra parte.

El artículo 22 tiene que ver con el cambio de capacidad.

El artículo 23 refiere a los servicios de escala, es decir, los servicios de mantenimiento y asistencia en tierra de las aeronaves a la llegada a los aeropuertos.

El artículo 24 contiene códigos y arreglos de cooperación y establece libertad para operaciones conjuntas, reservas de capacidad o acuerdos de código compartido

El artículo 25 se relaciona con el arrendamiento y dispone que se pueden utilizar aeronaves arrendadas.

El artículo 26 habla sobre los servicios multimodales. Al respecto se dice que cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

El artículo 27 regula lo relativo a sistemas de reserva por computadora.

El artículo 28 prohíbe fumar.

El artículo 29 fomenta la protección del medioambiente.

El artículo 30 expresa que se deben proporcionar estadísticas e información entre las partes.

El artículo 31 regula el régimen de consultas.

El artículo 32 se vincula con la solución de controversias.

El artículo 33 contiene la posibilidad de enmiendas al acuerdo.

El artículo 34 tiene que ver con el registro en la OACI. Al respecto, dice que el presente acuerdo y toda enmienda a él serán registrados por el depositario en la Organización de Aviación Civil Internacional, que es el órgano máximo en materia de aviación civil internacional.

El artículo 35 se relaciona con las denuncias.

El artículo 36 establece que el depositario del acuerdo es la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Allí se dice que el original del presente acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil –CLAC–, que será el depositario del presente acuerdo.

El artículo 37 refiere a las reservas y expresa que el presente acuerdo admite reservas.

El artículo 38 tiene que ver con la firma y ratificación.

El artículo 39 dispone la forma de adhesión.

Y, por último, el artículo 40, tiene que ver con la entrada en vigor.

Esta es la enumeración de los artículos que contiene el tratado, que es muy importante.

En consecuencia, la Comisión de Asuntos Internacionales –que lo aprobó por unanimidad– sugiere al Cuerpo su aprobación.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto de ley.

(Se vota).

–25 en 25. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee).

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- «Artículo 1º.- Apruébase el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, suscripto en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre de 2010».

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota).

–24 en 25. **Afirmativa.**

Queda aprobado el proyecto de ley, que se comunicará a la Cámara de Representantes.

(No se publica el texto del proyecto de ley aprobado, por ser igual al considerado).

21) LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

SEÑOR DELGADO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR DELGADO.- En nombre de la bancada del Partido Nacional pedimos un cuarto intermedio de veinte minutos.

SEÑOR DE LEÓN.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR DE LEÓN.- La bancada del Frente Amplio solicita, en todo caso, levantar la sesión y que los puntos que no fueron considerados se incluyan en el orden del día de la próxima reunión del Cuerpo.

SEÑOR DELGADO.- Retiro mi propuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo tanto, se va a votar la moción del señor senador De León.

(Se vota).

–26 en 26. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se levanta la sesión.

(Así se hace, a las 11:54, presidiendo el señor **Raúl Sendic** y estando presentes los señores senadores **Agazzi**, **Alonso**, **Aviaga**, **Ayala**, **Baráibar**, **Besozzi**, **Bordaberry**, **Carámbula**, **Coutinho**, **De León**, **Delgado**, **Gandini**, **García**, **Heber**, **Larrañaga**, **Martínez Huelmo**, **Mieres**, **Mujica**, **Otheguy**, **Passada**, **Payssé**, **Saravia**, **Topolansky**, **Tourné** y **Xavier**).

RAÚL SENDIC
Presidente

José Pedro Montero
Secretario

Hebert Paguas
Secretario

Adriana Carissimi Canzani
Directora general del Cuerpo de Taquígrafos

Corrección y control
División Diario de Sesiones del Senado

Diseño e impresión
División Imprenta del Senado